

Die Schweizerflagge zur See

1941 bis 1952

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung

der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften

der Philosophisch-Historischen Fakultät

der Universität Basel

vorgelegt von

CHARLES KELLER

von Basel

Die Schweizerflagge zur See

1941 bis 1952

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung

der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften

der Philosophisch-Historischen Fakultät

der Universität Basel

vorgelegt von

CHARLES KELLER

von Basel

Genehmigt von der Philosophisch-Historischen Fakultät
auf Antrag der Herren
Prof. Dr. E. Salin und Prof. Dr. V. F. Wagner.

Basel, den 4. März 1954.

sign. Prof. Dr. Th. Brogle,
Dekan



INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	5
A. Der juristische Rahmen	7
1. Der Bundesratsbeschluss vom 9. April 1941	9
2. Ergänzungen	12
a) Versicherung der Besatzung	12
b) Regelung des Dienstverhältnisses	12
c) Verschiedene Verfügungen	13
d) Amortisation schweizerischer Seeschiffe und Erneuerungsfonds ...	13
3. Das Seeschiffahrtsgesetz	13
a) Gesamtüberblick	15
b) Besonderheiten	16
B. Die schweizerische Hochseeschiffahrt während des zweiten Weltkrieges	23
1. Die Handelsflotte	25
a) Ankauf und Betrieb der Bundesschiffe	25
b) Schiffe privater schweizerischer Reedereien	29
c) Amortisation schweizerischer Seeschiffe und Schaffung von Erneue- rungsfonds	30
d) Frachtraten und Abfertigung der Seetransporte	31
e) Abwicklung des Verkehrs	33
f) Verluste und Abgänge	37
g) Das Rote Kreuz als Schiffsbesitzer	38
2. Positive und negative Stimmen zur Beibehaltung unserer Flotte in der Nachkriegszeit	43
a) Vorschläge aus Kreisen der schweizerischen Privatwirtschaft ...	44
b) Ansicht des Bundes	46
c) Diskussion zwischen Spediteuren und Reedern	47
3. Die Übergangsperiode 1945/46	50
a) Gründung eines alliierten Schiffahrtspools: United Maritime Author- ity (UMA)	51
b) Neue Tonnagesituation infolge Zuteilung von Schiffen durch die UMA	53
c) Aufhebung des BRB betr. die Amortisation schweizerischer See- schiffe und die Schaffung von Erneuerungsfonds vom 29. Juni 1943	54
C. Auf- und Ausbau der Schweizerflotte in der Nachkriegszeit	57
1. Abbau der kriegswirtschaftlichen Organisationen	59
a) Land- und Seetransporte 1946/47	59
b) Auflösung der United Maritime Authority	61
c) Abbau der schweizerischen kriegswirtschaftlichen Organisationen	62
d) Verkauf der Bundesschiffe	63

2. Die Reorganisation der Schweizerflotte	66
a) Ausgangslage	67
b) Entwicklung bis Mitte 1950	68
c) Der Korea-Krieg und seine Folgen	70
d) Erhöhung der schweizerischen Überseetonnage mit Bundeshilfe...	71
<i>D. Schlussbetrachtungen</i>	77
1. Die humanitäre Bedeutung der Schweizerflotte	79
a) Die Ausbildung von Seeleuten schweizerischer Nationalität	79
b) Die Schweizerflotte im Rahmen des Hilfsprogrammes des Roten Kreuzes	80
2. Die ökonomische Bedeutung der Schweizerflotte	83
a) Allgemeine Bemerkungen	83
b) Einfluss auf die Transportkosten	84
c) Passagierschiffahrt unter Schweizerflagge?	87
<i>Anhang</i>	89
1. Tabellen	91
a) Zusammenstellung der Schweizerschiffe und der zeitgecharterten Griechenschiffe, die während des zweiten Weltkrieges im Dienste der Schweiz gefahren sind	91
b) Statistik der in den Jahren 1941–1945 aus Übersee in Kontinental- häfen und via Pendelverkehr in Mittelmeerhäfen und in Bilbao zum Abtransport nach der Schweiz angekommenen Warenmengen.....	95
c) Verlauf der Lebenshaltungskosten in den USA, Grossbritannien, Frankreich und der Schweiz	102
d) Verlauf der Seefrachten	103
e) Bestand der Schweizerflotte am 31. Dezember 1952	104
2. Literaturverzeichnis	107
3. Abkürzungen	109
4. Anmerkungen	111

EINLEITUNG

«Schiffahrt zu treiben ist notwendig, zu leben ist nicht notwendig» (Navigare necesse est, vivere non est necesse). Dieser Ausspruch von Pompejus (106–48 v. Chr.), der in der vorliegenden Übersetzung allerdings aus dem ursprünglichen Zusammenhang herausgerissen ist, sei dieser Arbeit als Motto vorangestellt.

Denn, sah sich nicht auch die Schweizerische Eidgenossenschaft zu Beginn des letzten Krieges der Notwendigkeit gegenüberstehen, Schiffahrt zu treiben, um unabhängig von fremden Mächten die Versorgung unseres Landes durchführen zu können?

Damals gestatteten es uns die internationalen Ereignisse nicht mehr, den so dringend notwendigen Schiffsraum aufzutreiben, weil die ausländischen Seeschiffe, obschon im Dienste unseres Aussenhandels, dem Zugriff der Kriegführenden ausgesetzt waren.

Angesichts dieser und anderer Schwierigkeiten, welche ausführlich in der Dissertation von Dr. A. Erhart «Die Schweizerische Seeschiffahrt», erschienen 1948 im Selbstverlag des Autors in Basel, beschrieben sind, legten sich unsere Bundesbehörden darüber Rechenschaft ab, dass die einzig übrigbleibende Möglichkeit darin bestand, eine unter Schweizerflagge fahrende Flotte zu schaffen, um der damals immer schlimmer werdenden Situation gefasst entgegentreten zu können.

In diesem Sinne möchte ich das Zitat für die schweizerische Seeschiffahrt etwas abändern, so dass es ungefähr lautet: «Schiffahrt zu treiben ist notwendig, um überhaupt leben zu können».

Der Umstand, dass unsere Flotte, die ja nicht gerade unter einem glücklichen Stern, sondern eher aus einer gewissen Notlage heraus ins Leben gerufen worden war, sich in relativ kurzer Zeit respektabel entwickelt hat, liess mich die Bearbeitung dieses Themas ergreifen. Um so mehr als die Schiffahrt auf dem Meer keine alltägliche Angelegenheit für ein Binnenland ist, und demzufolge eine Menge Probleme aufwirft, denen andere, alte gewiegte Seenationen nicht unterworfen sind. Nun, an Fragen und Tatsachen mangelte es mir nicht. Dieser herangezogene, knappe Zeitraum brachte eine solche Fülle von Material ans Tageslicht, dass ich mit dem Folgenden keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann.

Als zeitliche Begrenzung nach rückwärts figuriert der Bundesratsbeschluss über «die Seeschiffahrt unter Schweizerflagge» vom 9. April

1941, welches ich als das eigentliche Gründungsdatum der Schweizerflotte ansprechen möchte. Über die Vorgeschichte orientiert sehr gut und in anschaulicher Weise die bereits erwähnte Basler Dissertation von Dr. A. Erhart.

Die vorliegende Studie ist folgendermassen gegliedert: In einem ersten Teil werden die juristischen Grundlagen, ohne die eine schweizerische Hochseeschifffahrt nicht denkbar wäre, besprochen, indem die Entwicklung vom Bundesratsbeschluss bis zum schweizerischen Seerecht verfolgt wird.

Die beiden nächsten Teile bringen gewissermassen eine Gegenüberstellung der staatlichen und der privaten Schifffahrt, indem sich der erste auf die Kriegsjahre und der zweite auf die Nachkriegsperiode bezieht. Diese Ausführungen schliesse ich mit dem Jahr 1952 ab, welches ich persönlich als das bisher erfolgreichste in der so kurzen Geschichte unserer Schifffahrt bezeichnen möchte.

Im vierten Teil, in den Schlussbetrachtungen wird versucht, in zusammenfassender Weise nochmals auf das Gesamtproblem einzugehen, und daraus Schlüsse hinsichtlich der humanitären und ökonomischen Bedeutung der schweizerischen Hochseeflotte zu ziehen.

Der Zweck dieser Arbeit besteht also darin, eine möglichst eingehende und umfassende Übersicht über diese kurze, aber wichtige Periode der schweizerischen Seeschifffahrt zu geben.

Diese Dissertation konnte nur infolge der zuvorkommenden Bereitschaft, die mir überall begegnete, gelingen. In allererster Linie gilt mein Dank den Herren Ballinari und Grob vom Kriegstransportamt in Bern, die mir in überaus entgegenkommender Weise Einsicht in die Akten dieses Amtes gewährten, ohne die ich die Bearbeitung der Kriegsjahre kaum hätte durchführen können. Mein Dank gebührt aber auch den Herren vom Schweiz. Wirtschaftsarchiv in Basel, die mir mit ihrem Material bei der Abklärung mancher Fragen behilflich gewesen waren. Nicht vergessen möchte ich auch das Schweizerische Seeschiffahrtsamt in Basel, den Verband schweizerischer Seereedereien in Lausanne, die Schweiz. Reederei AG, Basel, das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (Informationsdienst) in Genf, Dr. W. Müller, Basel und die Keller-Shipping AG, Basel, welche alle in irgendeiner Weise zum Entstehen dieser Arbeit beigetragen haben.

A. Der juristische Rahmen

Anfangs 1941 hatte sich der Bundesrat entschlossen, von dem auch Staaten ohne Meeresküste zustehenden Rechte der Führung ihrer Flagge auf hoher See Gebrauch zu machen und eine Seeschifffahrt unter Schweizerflagge ins Leben zu rufen. Der Zweck war, den Bedürfnissen unserer Landesversorgung zu dienen.

Infolge der sich immer schwieriger gestaltenden Beschaffung zeitgecharterten Schiffsraumes und der Tatsache, dass die Verwendung von solchen Schiffen für die künftige Landesversorgung unzureichend war, wurde die Frage der Einführung der Schweizerflagge prüfenswert befunden¹.

1. Der Bundesratsbeschluss vom 9. April 1941

Mitte Januar 1941 wurde der Basler Rechtsgelehrte, Prof. Haab, ersucht, die rechtlichen Voraussetzungen für eine Einführung der Schweizerflagge auf See auszuarbeiten. Am 9. April 1941 wurde der bereinigte Entwurf vom Bundesrat genehmigt². Charakteristisch für die damalige Situation ist folgende Bemerkung des Nationalratspräsidenten:

«Ich bemerke, dass es sich um Neuland handelt und dass dieser Beschluss nach der Erklärung des Bundesrates je nach den Erfahrungen, die damit gemacht werden, wieder abgeändert wird»³.

Der Bundesratsbeschluss vom 9. April 1941 über «die Seeschifffahrt unter Schweizerflagge» enthält die rechtlichen Grundlagen, bestehend aus Normen des öffentlichen Rechtes und des Privatrechtes, welche zur Durchführung eines Seeschiffahrtsbetriebes notwendig sind, und vor Konflikten mit andern Nationen bewahren⁴.

Infolge der Dringlichkeit der Materie und in Ermangelung eigener praktischer Erfahrung konnte es sich natürlich nicht um ein schweizerisches Seerecht handeln. Es galt, in erster Linie mit möglichst elastischen Formulierungen eine Ordnung zu schaffen. Soweit eine positive Regelung nicht zu umgehen war, beschränkte sich der Bundesrat auf die Erstellung eines allgemein gehaltenen Rahmens⁵.

Obwohl jede Seenation ihr eigenes Seerecht besitzt, kann doch in einem gewissen Sinne von einem materiell einheitlichen Recht gesprochen werden. Das beruht auf internationalen Übereinkommen, auf übereinstimmendem Gewohnheitsrecht und auf allgemein anerkannten Gebräuchen. Durch die Anlehnung an diese internationalen Ver-

träge und die Rezeption der Rechtsnormen einer grossen Anzahl von Konventionen, war es möglich, die Unvollständigkeit des Bundesratsbeschlusses zu beheben.

Übernommen wurden einmal die an den Seerechtskonferenzen in Brüssel abgeschlossenen Übereinkommen über die Privilegien und Hypotheken (Art. 26), die Konnossemente (Art. 49), den Schiffszusammenstoss (Art. 50), die Bergung und Hilfeleistung (Art. 51), die beschränkte Haftung des Schiffseigentümers (Art. 55), ausserdem das von der internationalen Arbeitsorganisation geschaffene Übereinkommen über das Arbeitsverhältnis der Schiffsmannschaft (Art. 29). Des weitern sind für die grosse Haverei die «York-Antwerp-Rules» kodifiziert worden (Art. 52). Ferner gibt Art. 72 den Richtern wie Art. 1 des Zivilgesetzbuches eine Anweisung für die Rechtsfindung in Fällen, die weder mit der Bundesgesetzgebung noch mit den erwähnten Konventionen gelöst werden können⁶.

Was die Fähigkeit zur See als Kapitän, Schiffsoffizier oder Mannschaft zu dienen, anbelangt, so beruft sich der Bundesratsbeschluss auf die ausländische Gesetzgebung, d. h. also, um auf einem schweizerischen Seeschiff angestellt zu werden, müssen sich die Bewerber nach dem Rechte ihres Staates über die Befähigung für den Seedienst ausgewiesen haben (Art. 28).

Art. 27 sagt über die Zulassung der Schiffe zur Seeschifffahrt aus, dass sie bei einer der allgemein anerkannten Klassifikationsanstalten, wie British Lloyd, Germanischer Lloyd, Bureau Veritas, Registro Italiano, Norske Veritas, American Bureau of Shipping, British Corporation, klassifiziert sein müssen. Damit ist für die Seetüchtigkeit unserer Schiffe Gewähr geboten.

Folgende internationale Übereinkommen, denen die Schweiz zwar nicht beigetreten ist, für sie aber verbindlich erklärt worden sind, figurieren im Anhang des besprochenen Bundesratsbeschlusses:⁷

1. Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Hypotheken und Privilegien an Seeschiffen.
2. Internationales Übereinkommen über den Heuervertrag der Schiffsleute.
3. Internationales Übereinkommen über das Mindestalter für die Zulassung von Kindern zur Arbeit auf See.
4. Internationales Übereinkommen über die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffsbruch.

5. Internationales Übereinkommen über die pflichtmässige ärztliche Untersuchung der in der Seeschifffahrt beschäftigten Kinder und Jugendlichen.
6. Internationales Übereinkommen über das Mindestalter für die Zulassung von Jugendlichen zur Beschäftigung als Kohlenzieher oder Heizer.
7. Internationales Übereinkommen über die Heimschaffung der Seeleute.
8. Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Konnossemente.
9. Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Schiffen.
10. Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot.
11. Die York-Antwerpener-Rules von 1924 betreffend die grosse Haverei.
12. Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen.

Eine selbständige Regelung seerechtlicher Tatbestände hat sich daher nur in Fällen ergeben, die ausserhalb des Bereiches der oben erwähnten Behelfe lagen. Das ist zum Beispiel der Fall für die Behördenorganisation, die Voraussetzung der Flaggenführung, die Registrierung der Schiffe, sowie für die Rechte und Pflichten des Kapitäns. Aber auch hier war die Gesetzgebung fremder Staaten wegleitend. Damit wurde der Bundesrat mit der Oberaufsicht (Art. 1), das Seeschiffahrtsamt der Schweizerischen Eidgenossenschaft, das sich in Basel befindet, mit der unmittelbaren Aufsicht (Art. 2) über die schweizerische Seeschifffahrt betraut. Diesem angeschlossen ist das eidgenössische Schiffsregisteramt, welches das im Bundesratsbeschluss vorgesehene Schiffsregister führt (Art. 3).

Die strafrechtlichen Bestimmungen (Art. 58–68) werden für Angehörige der Schiffsbesatzung nach dem Militärstrafgesetz ausgeübt, da rein sachlich gesehen die Schiffsbesatzung unter der Führung des Kapitäns einem militärischen Verband gleicht. Das Strafgesetzbuch hat nur insofern Geltung, soweit eine Handlung nach dem Militärstrafgesetz nicht strafbar ist, dagegen in jenem mit Strafe bedroht wird (Art. 57/70).

Der betrachtete Bundesratsbeschluss wurde in der Folge sämtlichen Staaten notifiziert, in welchen die Schweiz eine diplomatische Vertretung unterhält. Dabei machten die USA die einschränkende Bemerkung, «dass der Bundesrat bis zur Beendigung des Krieges nur so vielen Schiffen das Recht zur Führung der Schweizerflagge erteilen möge, als zur Aufrechterhaltung der für die Schweiz lebensnotwendigen Transporte notwendig sei»⁸.

2. Ergänzungen

a) *Versicherung der Besatzung*

Noch im gleichen Jahr war es notwendig, arbeitsrechtliche Massnahmen für Seeleute zu treffen, die auf schweizerischen Seeschiffen fuhren⁹. Diese stehen im Bundesratsbeschluss über «die Versicherung der Besatzung der schweizerischen Seeschiffe gegen Unfall und Krankheit» vom 13. Juni 1941¹⁰. Als ergänzender Zusatz gab das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement am 6. August 1941 eine Verfügung in ähnlichem Sinne heraus¹¹. Diese Anordnungen regeln die Versicherungsfrage in dem Umfang, dass zwar der Betrieb der gesamten Seeschifffahrt von der obligatorischen, staatlichen Unfallversicherung ausgeschlossen ist, dass aber der Eigentümer oder ein allfälliger Ausrüster eines schweizerischen Seeschiffes verpflichtet ist, die Besatzung dieses Schiffes gegen Unfall und Krankheit zu versichern (Art. 1 und 2). Diese Unfallversicherung erstreckt sich auch auf Unfälle, die durch Kriegsereignisse verursacht werden (Art. 7 der Verfügung des Volkswirtschaftsdepartementes).

b) *Regelung des Dienstverhältnisses*

Eine weitere Ergänzung zu Art. 29 des BRB finden wir im Bundesratsbeschluss über «den Heuervertrag vom 20. Januar 1942»¹². Da sich das internationale Übereinkommen auf diesem Gebiet zur Hauptsache auf die Formulierung allgemeiner Grundsätze beschränkt, sah sich die Schweiz gezwungen, die bestehenden Lücken durch eigene Bestimmungen auszufüllen. Wiederum hat Professor Haab diesen Gesetzeserlass entworfen unter Berücksichtigung der bereits gemachten Erfahrungen. So sind speziell schweizerische Verhältnisse in Betracht gezogen worden. Er enthält Bestimmungen über die Anstellung Jugendlicher, über den Abschluss des Heuervertrages, über Rechte und

Pflichten der Parteien, über die Beendigung des Anstellungsverhältnisses und über die Heimschaffung der Seeleute.

c) *Verschiedene Verfügungen*

Die beiden folgenden Verfügungen sind vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement erlassen worden.

Die eine Verfügung über «die Beurkundung der an Bord schweizerischer Seeschiffe vorkommenden Todesfälle» vom 1. Juli 1942 ist eine Präzisierung des Art. 39 des Bundesratsbeschlusses betreffend Seeschiffahrt¹³.

Die andere Verfügung vom 1. Juli 1942 erlässt in Ausführung des Art. 75, Abs. 3 des eingangs erwähnten Bundesratsbeschlusses Vorschriften über «Gebühren des Seeschiffsamtes und des Schiffsregisteramtes»¹⁴.

Des weitern sind in einem Tarif die Gebühren festgelegt worden, welche den schweizerischen Konsulaten für Dienstleistungen in Zusammenhang mit der schweizerischen Seeschiffahrt zustehen¹⁵.

d) *Amortisation schweizerischer Seeschiffe und Erneuerungsfonds*

Durch den Bundesratsbeschluss betreffend «die Amortisation schweizerischer Seeschiffe und die Schaffung von Erneuerungsfonds» vom 29. Juni 1943¹⁶, wurden einerseits die Frachtsätze mit einer entsprechenden Amortisationsquote für die vom schweizerischen Kriegstransportamt benützten schweizerischen Seeschiffe festgesetzt, andererseits erhalten die schweizerischen Schiffseigentümer Gelegenheit, Mittel zum Neuerwerb von Schiffen zu beschaffen¹⁷. Als wichtiger Artikel sei der 11. hervorgehoben, der bestimmt, dass die Mittel, welche die Inhaber der einzelnen Fonds nicht innert einer angemessenen Frist zum Erwerb von Seeschiffen verwenden, an die Bundeskasse fallen sollen.

3. *Das Seeschiffahrtsgesetz*

Mit diesen Verordnungen war die Grundlage zur schweizerischen Seeschiffahrt gelegt worden.

Nachdem sich aber während und nach dem Kriege der Wille zur Beibehaltung der schweizerischen Seeschiffahrt durchgerungen hatte, und auch der Bundesrat sich grundsätzlich dafür ausgesprochen und beschlossen hatte, die Überführung der Vollmachtsvorschriften über

die Seeschifffahrt unter Schweizerflagge, die ja nur Notbehelf waren, in die ordentliche Gesetzgebung an Hand zu nehmen, bestimmte er eine Kommission, die dem beauftragten politischen Departement bei der Erfüllung seiner gesetzgeberischen Aufgabe zur Seite stand¹⁸. Die Kommission setzte sich vorwiegend aus Fachleuten zusammen, denen sich Vertreter der interessierten Behörden, des Parlamentes, der Wissenschaft, Privatwirtschaft und der Arbeitnehmer beigesellten¹⁹.

Die Kommission konnte indessen nicht nur die bestehenden Normen, die seinerzeit zum Teil durch Improvisation geschaffen worden waren, ohne weiteres in die ordentliche Gesetzgebung überführen, sondern auch hatte sie sich vornehmlich durch folgende Grundsätze leiten zu lassen:

1. Bei gründlichem Studium des internationalen und verwendbaren schweizerischen Rechtsgutes und unter Verwertung der seit 1941 gemachten Erfahrungen Normen aufzustellen, welche Verhalten und Organisation der zukünftigen Schweizerflotte auf weite Sicht bestimmen.
2. Den initiativen Trägern unserer Seeschifffahrt, den schweizerischen Reedereien, jene Bewegungsfreiheit einzuräumen, die ihnen den Aufbau einer leistungsfähigen Flotte ermöglicht, welche gegebenenfalls in Notzeiten dem Lande wertvolle Dienste erweisen kann.
3. Durch die Normen selbst und insbesondere durch die Schaffung der Grundlagen ihrer praktischen Durchsetzung für einen makellosen Namen der Schweizerflagge zur See zu sorgen, was im Frieden bedeutend schwieriger ist, als in Zeiten kriegswirtschaftlicher Kontrollen.

Am 22. Februar 1952 hatte der Bundesrat den Gesetzesentwurf über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge (Seeschifffahrtsgesetz) gutgeheissen und dem Parlament zur Annahme empfohlen²⁰. Der Nationalrat gab sein Einverständnis dazu am 18. September 1952, und die Beratungen des Ständerats fanden am 25. März 1953 ihren positiven Abschluss.

Das neue Seeschifffahrtsgesetz soll das bisherige schweizerische Seerecht, das auf einem Vollmachtenbeschluss beruhte, in die ordentliche Gesetzgebung überführen. Damit wird die gegenwärtige Seerechtsordnung des Bundesratsbeschlusses vom 9. April 1941, die Prof. Haab in kürzester Zeit und den Umständen entsprechend aufgebaut hatte,

verankert, und figuriert alsdann als ein Bestandteil des schweizerischen Handelsrechtes. Die Botschaft des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf des neuen Seeschiffahrtsgesetzes enthält zu Handen des Parlamentes Erläuterungen, denen ich folgende Stelle als Charakterisierung des Entwurfes entnommen habe:

«Wir möchten einleitend zwei Eigenarten des Entwurfes hervorheben. Erstens enthält er, in formeller Hinsicht, einerseits wie der bisherige Bundesratsbeschluss die strengen Bestimmungen öffentlich-rechtlicher und verwaltungsrechtlicher Natur in bezug auf die Verwendung der Schweizerflagge zur See sowie die bald zwingende, bald lediglich dispositive Regelung über die Ausübung der Seeschiffahrt und die Verwendung der Seeschiffe und anderseits die Bestimmungen über den Heuervertrag der Seeleute, der bisher im Bundesratsbeschluss vom 20. Januar 1942 geregelt war. Zum zweiten, in materieller Hinsicht, stellt der Entwurf – der seine Bestimmungen zum grossen Teil aus anderen Rechtsgebieten entlehnt und sie zu einem zusammenhängenden Ganzen vereinigt – einen Kompromiss dar zwischen Postulaten eines Liberalismus, ohne den die Ausübung der Seeschiffahrt durch private Unternehmen nicht möglich wäre, und den politischen und verwaltungsmässigen Anforderungen eines Staates, dessen Sorge es sein muss, soweit als möglich auf einem seinem direkten Einfluss oft entzogenen Gebiet Rechtsstreitigkeiten internationaler Natur zu verhindern, kurz eines Staates, der will, dass seine Flagge sich überall eines guten Rufes erfreue»²¹.

a) Gesamtüberblick

Bevor ich auf die Besonderheiten des neuen Gesetzes eingehe, möchte ich einen kurzen Überblick geben. Das Gesetz, das nebst den Schluss- und Übergangsbestimmungen acht Titel mit insgesamt 152 Artikeln umfasst, ist wie folgt gegliedert:

1. Allgemeine Ordnung und Behörden
 - Allgemeine Grundsätze
 - Die Behördenorganisation
 - Die Gerichtsbarkeit
2. Die schweizerischen Seeschiffe
 - Die Registrierung der Seeschiffe
 - Dingliche Rechte an Seeschiffen
 - Der Seebrief

3. Der Betrieb der Seeschifffahrt

Der Reeder
Der Kapitän

4. Die Schiffsbesatzung

Allgemeine Bestimmungen
Der Heuervertrag
Soziale Sicherheit

5. Die Verträge über Verwendung eines Seeschiffes

Allgemeine Bestimmungen
Die Schiffsmiete
Der Chartervertrag
Der Seefrachtvertrag
Die Personenbeförderung

6. Unfälle und besondere Ereignisse der Seeschifffahrt

7. Die Anwendung seerechtlicher Bestimmungen in der Binnenschifffahrt

8. Straf- und Disziplinarbestimmungen

Strafbare Handlungen gegen die Sicherheit des Schiffes
und der Schifffahrt
Strafbare Handlungen gegen die Ordnung und Disziplin
an Bord
Strafbare Handlungen gegen die Ordnung der schweizeri-
schen Seeschifffahrt
Besondere Bestimmungen
Disziplinarstrafordnung

Schluss- und Übergangsbestimmungen

Der Anhang setzt sich zusammen aus:

1. Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Privilegien und Hypotheken an Seeschiffen.
2. Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über den Zusammenstoss von Schiffen.
3. Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot.
4. Die York-Antwerpener-Regeln von 1950 betreffend die Havarie-Grosse.

b) Besonderheiten

Ohne auf alle Einzelheiten des neuen Seeschifffahrtsgesetzes einzutreten, sei doch an dieser Stelle auf einige wesentliche Punkte hinge-

wiesen, die gegenüber der bestehenden Rechtsordnung Änderungen mit sich bringen²².

Wir finden zunächst eine klare Abgrenzung zwischen internationalem und schweizerischem Seerecht, sowie zwischen schweizerischer und ausländischer Gerichtsbarkeit.

Artikel 1 lautet:

«Die Seeschifffahrt unter Schweizerflagge untersteht dem schweizerischen Recht, soweit dies mit den Grundsätzen des Völkerrechts vereinbar ist»²³.

Das neue Gesetz stellt somit die schweizerische Seeschifffahrt in den Rahmen der Völkerrechtlichen Seerechtsordnung, und findet damit die Grundlage für die Anerkennung der Schweizerflagge zur See.

Artikel 4 umschreibt den Geltungsbereich des schweizerischen Rechtes. So gilt auf hoher See an Bord schweizerisches Bundesrecht, während in fremden Territorialgewässern dies nur dann möglich ist, wenn der fremde Uferstaat sein Recht als nicht zwingend anwendbar erklärt. Auch bei Untergang eines Schiffes findet diese Regelung ihre Anwendung, solange sich die Überlebenden nicht wieder in der Rechtssphäre eines fremden Staates befinden. Diese Abgrenzung des Geltungsbereiches des schweizerischen Rechts hängt mit der internationalen Aufteilung des Meeres zusammen, wonach die hohe See zu keinem Staatsgebiet gehört und keiner staatlichen Rechtssetzungs- und Rechtsvollziehungsbefugnis unterworfen ist.

Die Anwendbarkeit schweizerischen Rechtes an Bord schweizerischer Seeschiffe wird nicht auf die veraltete Theorie, wonach das Seeschiff ein «schwimmender Gebietsteil» des Flaggenstaates sei, gestützt, da dies rechtlich unhaltbare Folgen nach sich ziehen könnte. Die Rechtshoheit der Schweiz über ihre Seeschiffe ist also kein Ausfluss der schweizerischen Gebietshoheit, sondern wir haben es mit einer Gerichtsbarkeit über Personen und Eigentum zu tun.

Die Behördenorganisation (Art. 8–12) der schweizerischen Seeschifffahrt ist die gleiche geblieben. Die Oberaufsicht führt wie bis anhin der Bundesrat, und ihm zur Seite ist das Eidgenössische Politische Departement gestellt, welches die direkte Aufsicht ausübt. Zu seiner Verfügung steht das «Schweizerische Seeschiffahrtsamt», das mit dem «Schweizerischen Seeschiffsregisteramt» seinen Sitz in Basel hat. Die beiden letzteren haben also nur ihren Namen geändert (früher «Seeschiffahrtsamt der Schweizerischen Eidgenossenschaft» und «Eidge-

nössisches Schiffsregisteramt»). Basel bleibt Register- und Heimathafen der schweizerischen Seeschiffe.

Damit die Schweizerflagge gegebenenfalls als Flagge eines neutralen Staates respektiert wird, ist es vor allem unerlässlich, dass die Schiffe, welche diese Flagge führen, auch wirklich schweizerischer Nationalität sind. Um schweizerischen Charakter zu garantieren, sind die im Gesetz umschriebenen Voraussetzungen strenger als bisher gefasst worden (Art. 20–25). Die Nationalität ist nicht nur formell erforderlich, sondern auch materiell wird geprüft, ob die in einem Seeschiff-fahrtsunternehmen investierten Gelder schweizerischen Ursprungs sind. Die Erläuterungen des Bundesrates zum Gesetzesentwurf führen aus:

«Der Grundsatz der Konzessionsverleihung wird demnach verlassen. Diejenigen Schiffe, bei welchen die gesetzlichen Voraussetzungen gegeben sind, können in das schweizerische Register aufgenommen werden, und das Fahrzeug kann und muss alsdann die Schweizerflagge führen»²⁴.

Bisher war die Verleihung der Schweizerflagge dem freien Ermessen des Bundesrates anheimgestellt (BRB Art. 5 und 6), jetzt dagegen gewährt das neue Gesetz dem Bürger ein subjektives Recht auf die Führung unserer Landesflagge, sofern die im Gesetz erlassenen Bestimmungen genau erfüllt sind. So ist ein Schweizerbürger, der die strengen Bestimmungen bezüglich der Nationalität beachtet hat, als Schiffseigentümer berechtigt, sein Schiff im Schweizerischen Schiffsregister eintragen zu lassen. Damit wird das Schiff zum schweizerischen Seeschiff mit dem Recht, die Schweizerflagge zu führen.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass durch strenge Strafsanktionen irgendwelche Machenschaften finanzieller Art, die auf eine Untergrabung des schweizerischen Charakters hintendieren, vermieden werden sollen. Gleichgeblieben sind die dinglichen Rechte an schweizerischen Seeschiffen (Art. 37–40). Sie stützen sich zur Hauptsache auf das Bundesgesetz vom 28. September 1923 über das Schiffsregister.

Der Seebrief bildet den «Heimatschein» eines schweizerischen Seeschiffes (Art. 41–44). Er hat also offenbar die «gleiche Bedeutung, wie der Schweizerpass für einen im Ausland reisenden Landsmann»²⁵.

Die zentrale Persönlichkeit jedes Schiffahrtsbetriebes ist der Reeder, nicht der Eigentümer eines Schiffes (Art. 45–50). Massgebend ist, wer als Unternehmer die Seeschiffahrt unter Schweizerflagge betreibt,

und nicht, wer blosser Eigentümer eines Schiffes ist. Gleich wie der Schiffsbesitzer hat auch der schweizerische Reeder die Bestimmungen betreffend der Nationalität zu befolgen. «Dieser Artikel (Art. 45) bildet mit seiner Definition des Reeders den Grundstein des Gesetzesentwurfes»²⁶.

Art. 55 des Obligationenrechts, der die Haftung des Geschäftsherrn regelt, erfüllt die Anforderungen des Seerechts nicht zur Genüge, das seit jeher eine strenge, kausale Betriebshaftung des Reeders kennt, ohne spezielle Exceptionsmöglichkeiten. Dafür aber ist entsprechend der seerechtlichen Ordnung die Haftung des Reeders auf diejenigen Werte beschränkt, die er seinem Kapitän und dem Wasser anvertraut hat. Es findet also eine Trennung des Reedervermögens statt in eine «fortune de mer» und eine «fortune de terre», wobei der Reeder bei Verschulden des Kapitäns und der Schiffsbesatzung nur mit seiner «fortune de mer» haftet.

Im neuen Recht ist diese kausale Betriebshaftung statuiert worden (Art. 48). Von der Rezeption des komplizierten Internationalen Brüsseler Haftungsabkommens von 1924 wurde abgesehen²⁷. Dagegen wurde bei der Ausgestaltung der Haftung das in England und Holland anerkannte Summenhaftungssystem gewählt²⁸.

Die Bestimmungen betreffend der Schiffsbesatzung, die bisher im Bundesratsbeschluss über «den Heuervertrag der Schiffssleute» vom 20. Januar 1942 und im Bundesratsbeschluss über «die Versicherung der Besatzung gegen Unfall und Krankheit» vom 13. Juli 1941 geordnet waren, wurden in das neue Gesetz eingegliedert (Art. 51–86). In den Artikeln 51–59 sind die Rechte und Pflichten des Kapitäns genau umschrieben. Das Heuervertragsrecht der Dienstbesatzung ist nach sozialen Gesichtspunkten geregelt, insbesondere was die Heimschaffung und Versicherung betrifft (Art. 68–86). Auch in diesem Abschnitt war die Regelung des Obligationenrechtes (Dienstvertrag Art. 319ff.) ungenügend, da das Dienstverhältnis der Schiffsmannschaft besondere Züge aufweist. Die Vorschriften des Obligationenrechtes gelten nur subsidiär, sofern das Seegesetz keine besonderen Bestimmungen enthält²⁹.

Vollkommen neu ist der Titel «Die Verträge über die Verwendung eines Seeschiffes». Hier sind die wichtigsten Vertragsarten der Schiffsmiete, des Chartervertrages und des Seefrachtvertrages normiert.

Bei der Schiffsmiete (Art. 90–93) ist zu beachten, dass der Mieter, der durch die Miete in Besitz des Schiffes gelangt, dadurch zum Reeder wird, und deshalb die für einen schweizerischen Reeder aufgestellten

Bedingungen erfüllen muss. Das gleiche gilt für den Untermieter. Auf Miete und Untermiete finden im übrigen die Bestimmungen des Obligationenrechtes Anwendung (OR Art. 253–274). Die Paragraphen über den Chartervertrag (Art. 94–100) sind insofern von Wichtigkeit, als bis anhin dieser dem schweizerischen Handelsrecht vollkommen fremd war, und keinem der durch das Obligationenrecht geschaffenen Vertragstypen angegliedert werden konnte.

Infolge Unklarheit der Brüsseler Konvention vom 25. August 1924 betreffend der Konnossemente wurde unter Beachtung der internationalen Praxis eine klare und einfache Neufassung der Regeln über den Seefrachtvertrag aufgenommen. Damit ist auch eine Ergänzung des im Obligationenrecht nur kurz behandelten Frachtvertrages geschaffen worden (OR Art. 440 ff.). Spezielle Beachtung wurde der Haftung des Seefrachtführers geschenkt. Da das Brüsseler Konnossementsabkommen von 1924, welches diese Materie ordnet, in der Auslegung Schwierigkeiten mit sich bringt, wurde auf seine Aufnahme in das neue Gesetz als integrierender Bestandteil verzichtet. Der Inhalt des Abkommens wurde materiell übernommen, und in das eigene Recht eingearbeitet. Um der bisherigen Verlegenheitslösung der Übernahme von ausländischen Konnossementen als Vorlage abzuhelpen, sind in dem neuen Gesetz auch Bestimmungen über dieses wichtige Frachtdokument, dessen Form, Inhalt und Wirkung vorhanden (Art. 112–117). Damit besitzen wir ein schweizerisches Konnossement, das wie die ausländischen die Ware dinglich vertritt.

Unfälle und besondere Ereignisse der Seeschifffahrt (Art. 119–124) sind durch die bisherige Ordnung geregelt, indem die beiden internationalen Übereinkommen vom 23. September 1910 über den Zusammenstoss von Schiffen und über die Hilfeleistung und Bergung in See- not in die eigene Gesetzgebung eingeordnet worden sind (Anhang III/IV).

Neu in dem Gesetz ist die Definition der Havarie-Grosse, womit dieses bisher unbekannte Institut des Seerechts im schweizerischen Recht verankert worden ist (Art. 122). Im übrigen folgt das neue Gesetz bezüglich der Havarie-Grosse der bisherigen Ordnung, indem Artikel 108 die York-Antwerpener-Regeln von 1950 als integrierender Bestandteil des schweizerischen Seeschifffahrtsgesetzes erklärt (Anhang V).

Artikel 125–127 stellen ein neues schweizerisches Binnenschifffahrtsrecht dar, worin die handelsrechtlichen Materien des Seerechtes auf die Binnenschifffahrt anwendbar erklärt werden. Diese Regelung ist zweckmässig, da die Binnenschifffahrt nach den gleichen rechtlichen

Grundsätzen betrieben wird wie die Seeschifffahrt. Als Vorbild dienten wiederum ausländische Beispiele, so vor allem Holland und Belgien. Unter dem achten Titel sind die Straf- und Disziplinarbestimmungen neu geordnet. Heute genügt die Unterstellung der Schiffsbesatzung unter das Militärstrafgesetz, wie das im Bundesratsbeschluss der Fall war, nicht mehr. Es wurde deshalb eine besondere Strafrechtsordnung eingeführt, die den seerechtlichen Bedürfnissen mehr Rechnung trägt. Die Redaktion besonderer Straftatbestände war notwendig zum Schutz der Sicherheit des Schiffes und der Schifffahrt, sowie der Ordnung und Disziplin an Bord. Speziell schweizerischen Charakter tragen die Artikel 143–151, da sie «den Schutz der Schweizerflagge zur See und der administrativen Ordnung der schweizerischen Seeschifffahrt bezwecken»³⁰.

Abschliessend folgen die Disziplinarstrafordnung (Art. 155–161) und der Anhang.

Am 23. September 1953 erteilten der Nationalrat mit 127 zu 0 und der Ständerat mit 32 zu 0 Stimmen dem bereinigten Entwurf zum ordentlichen schweizerischen Seerecht ihre Zustimmung. Nach Ablauf der üblichen Referendumsfrist (30. Dezember 1953) kann das Schifffahrtsgesetz dann in Rechtskraft treten.

*B. Die schweizerische Hochseeschiffahrt
während des zweiten Weltkrieges*

1. Die Handelsflotte

Mit dem im ersten Abschnitt behandelten Bundesratsbeschluss vom 9. April 1941 wurde das Fundament zur Bildung einer schweizerischen Handelsflotte erstellt. Diese neue Rechtslage behob die Schwierigkeiten jedoch noch keineswegs, denn jetzt galt es eine eigene Flotte aufzubauen.

Wohl hatte die Schweiz bis jetzt 15 griechische Schiffe unter Zeitcharter³¹, die der uns von den Engländern zugesprochenen Tonnage entsprachen³². Doch durch die im November erfolgte Verwicklung Griechenlands in den Krieg änderte sich die Sachlage schlagartig. Italien stellte in der Folge u.a. die Bedingung, dass die griechische Flagge auf diesen Schiffen durch eine neutrale ersetzt werde. Der Gedanke an eine Unterstellung unter die Panama-Flagge lag nahe, doch bestand damals schon die Möglichkeit des raschen Kriegseintritts auch der Vereinigten Staaten von Amerika, und somit auch Panamas, so dass nun die Voraussetzungen für eine schweizerische Flagge immer konkreter wurden, bis sie schliesslich in dem Bundesratsbeschluss Wirklichkeit geworden sind³³.

Nachdem den verbliebenen Griechenschiffen jegliches Anlaufen italienischer Häfen und die Einfahrt ins Mittelmeer überhaupt verboten worden war, und die Schweiz auf die in der Vorkriegszeit von England erhaltene Zusicherung sich berufen hatte, wurde uns anstelle des wegfallenden Teils der Griechenschiffe der Ankauf neutraler Tonnage im Rahmen von 115 000 t, für die der Verzicht auf Requisition zugestanden war, gestattet.

a) Ankauf und Betrieb der Bundesschiffe

Durch den Ankauf und Betrieb der Schiffe ergaben sich neue Probleme. Schon vor Ende 1940 hatte das Kriegs-Transport-Amt³⁴ Anstalten zum Ankauf von Schiffen getroffen, stiess dabei jedoch auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten. An Schiffsangeboten fehlte es nicht, doch wurde in unzähligen Fällen von Seiten Grossbritanniens die Erteilung des "Ship Warrants"³⁵ abgelehnt, oder dessen Abgabe an Bedingungen geknüpft, welche die Verkäufer der Schiffe nicht erfüllen konnten oder wollten. In manchen Fällen wünschte aber England selbst in den Besitz der neutralen Schiffe zu kommen, um die durch den Krieg ausfallenden Einheiten zu ersetzen. In diesen Fällen kam ein Kauf natürlich nicht zustande.

Nach dem Ankauf der Schiffe stellte sich die Frage, ob sie vom Bund, d.h. vom KTrA, betrieben werden sollten, oder ob der Betrieb einer privaten Unternehmung (Ausrüsterin gemäss Art. 10 des Bundesratsbeschlusses vom 9. April 1941) zu übertragen sei³⁶.

In der «Beratenden Kommission für das Transportwesen»³⁷ entspann sich darüber eine längere Diskussion. Es standen sich da vor allem zwei Lager gegenüber, deren Meinungen hier wiedergegeben seien.

Der damalige Chef des KTrA führte aus, dass infolge der Anmeldepflicht der versandbereiten überseeischen Import- und Exportgüter beim KTrA, welches sowieso die erforderlichen Massnahmen zu deren Transport zu treffen hatte, dieses auch das Verfügungsrecht über die Bundesschiffe haben sollte³⁸. Das KTrA hat auch die Frachtgeschäfte zu tätigen und die Lade- und Löschhäfen zu bestimmen. Er war der Ansicht, dass die Ausbeutung der Schiffe unter allen Umständen durch das KTrA zu erfolgen hätte, nachdem es bereits über sachkundige Mitarbeiter verfüge, was auf die schweizerischen Unternehmen nur in beschränktem Masse zutreffe. Da die Schiffe vom Bund beschafft werden müssen, hat er auch das damit verbundene Risiko, das insbesondere in einer Entwertung der Schiffe nach Kriegsende besteht, allein zu tragen, da sich kaum private Firmen finden lassen werden, die gewillt sind, das Risiko mittragen zu helfen. Für die Besorgung der nautisch-technischen Aufgaben wurden von staatlicher Seite folgende Vorschläge gemacht:

1. *Der Bund bleibt Eigentümer der Schiffe.* Das Kriegs-Transport-Amt wird, gestützt auf Art. 6 des Bundesratsbeschlusses über das Seerecht unter Schweizerflagge, zur Führung der Schweizerflagge ermächtigt. Es hat neben dem kaufmännischen Betrieb auch die *nautisch-technischen* Obliegenheiten zu besorgen.
2. *Der Bund überträgt das Eigentumsrecht einer öffentlich-rechtlichen Anstalt.* Bei dieser Lösung wäre das Flaggenrecht der Anstalt zu verleihen, so dass der Bund nach aussen nicht als Eigentümer der Schiffe aufzutreten hätte. Da die Benützung der eigenen Schiffe mit derjenigen der zeitgecharterten Schiffe unzertrennlich verbunden ist, müsste der Betrieb in engem Zusammenhang mit dem KTrA erfolgen. Die nautisch-technischen Obliegenheiten müssten daher am zweckmässigsten auch diesem übertragen werden.
3. *Der Bund überträgt das Eigentumsrecht einer Privatunternehmung.* Das Flaggenrecht ginge an die Unternehmung über. In einem Gut-

achten von Herrn Prof. Schindler führt er aus, dass sich der Bund beim Vorkommen von Verstössen gegen die Neutralitätspflichten leichter distanzieren könnte, als wenn er Eigentümer der Schiffe wäre. Im Falle des Verlustes eines Schiffes durch Verschulden eines Kriegführenden könnten Schadenersatzforderungen von der Schweizerischen Regierung geltend gemacht werden, gleichgültig, ob das Schiff dem Staat oder einer schweizerischen Unternehmung gehörte³⁹.

Die Übertragung der nautisch-technischen Verrichtungen an ein privates Unternehmen hätte Doppelspurigkeiten, Komplikationen und eine Verlangsamung des Geschäftsganges zur Folge.

Dem gegenüber standen die Ansichten der privaten Seite, anfänglich auch vom damaligen Vorsteher des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes, Herrn Bundesrat Stampfli, unterstützt. Diese machten vor allem geltend, dass aus den Schiffen eine möglichst grosse Rendite herausgeholt werden sollte, was am besten durch eigene Kontrolle in den in Frage kommenden Häfen zu erreichen sei. Daher wurde die Schaffung der Organisation durch eine private Unternehmung, die bereits über ausländische Vertretungen verfügte, befürwortet. Bundesrat Stampfli war der Ansicht, dass nicht das Kriegs-Transport-Amt, das kaum über die entsprechende Erfahrung in nautisch-technischer Hinsicht verfügen dürfte, mit der Verwaltung der Schiffe zu belasten sei, sondern eine Privatfirma damit zu betrauen wäre, unter der Bedingung, dass von privater Seite annehmbare Bedingungen gestellt würden.

In der Folge gingen von der Schweiz. Reederei AG in Basel und von der Firma André & Cie. S.A., Lausanne, Offerten ein, die aber als zu hoch angesehen wurden⁴⁰. Ausserdem wurde von offizieller Seite bezweifelt, ob diese Firmen in der Lage wären, die erforderlichen Angelegenheiten mit ihren bereits bestehenden Auslandsvertretungen zu voller Zufriedenheit durchzuführen.

Die Beratungen zeigten, nachdem auch noch andere Fachleute zum Worte gekommen waren – meiner Meinung nach mit Recht, um so mehr als die ganze Angelegenheit während der Kriegszeit eher eine politische als kommerzielle war –, dass es besser war, von einer Übertragung der Funktionen an eine Privatfirma abzusehen, und das Kriegs-Transport-Amt mit dieser Aufgabe zu betrauen. Diesem Vorschlag, der von der Mehrzahl der Kommissionsmitglieder nach ein-

lässlicher Prüfung angenommen worden war, stimmte auch der Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes zu⁴¹.

Die Anschaffung von Schiffsraum, vor allem der Kauf von Schiffen, stand weiterhin den Schwierigkeiten, auf die bereits eingangs kurz hingewiesen wurde, gegenüber. Diese waren in erster Linie auf die Einstellung der britischen und amerikanischen Behörden bezüglich der Erteilung des "Ship Warrants" und der Zustimmung zum Flaggenwechsel zurückzuführen. Zugleich erhoben diese Länder fast durchwegs selbst Anspruch auf die noch käuflichen Schiffe.

Dem Protokoll der «Beratenden Kommission für das Transportwesen» vom 1. Juli 1941 ist zu entnehmen, dass für über 100 Schiffe Verhandlungen geführt worden sind, aus denen vier Kaufabschlüsse von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 27 230 Tonnen resultierten. Diese wiesen gegenüber den an England abgetretenen griechischen Schiffen den Vorteil auf, dass sie die italienischen Häfen anlaufen durften. Es handelte sich hierbei um folgende Einheiten:

	im Bundesdienst seit	DWT	BRT	früherer Name
CHASSERAL	4. Juli 1941	4064	3129	Tegucigalpa
EIGER	15. September 1941	8137	4386	Hadiotis
SAENTIS	9. April 1942	6690	4349	Norseland
ST. GOTTHARD	24. Januar 1941	8339	5466	Armando ⁴²

Für die Schiffe sind nach längerer Zeit "Ship Warrants" abgegeben worden. Damit hatte sich aber die uns zugestandene Tonnage auf 122 000 Tonnen erhöht, das heisst 8000 t über dem zugelassenen Total von 114 000 Tonnen. Diese Übertonnage wurde aber durch den für die Rotkreuztransporte beanspruchten Schiffsraum mehr als aufgewogen, da nämlich an die Erteilung der "Ship Warrants" die Verpflichtung geknüpft worden war, monatlich für das Internationale Komitee vom Roten Kreuz mindestens 4000 t Waren teils unentgeltlich teils zum Selbstkostenpreis von Amerika nach Europa zu befördern⁴³.

Dessen ungeachtet wurden mit Grossbritannien weiterhin Verhandlungen geführt, um die zugesicherte Tonnage zu erhöhen. Der Erfolg liess aber auf sich warten. Die Engländer erklärten sich nur bereit, "Ship Warrants" abzugeben für Schiffe, die im Bereich der Achsenmächte lagen. Umgekehrt waren auch Besprechungen mit der Gegenpartei im Gange, die ihrerseits die Freigabe von Schiffen von der Bedingung abhängig machte, dass daraus den Engländern keine Vorteile entstehen konnten (Abgabe von Griechenschiffen). Ebenfalls über den

Ankauf dänischer Schiffe wurde gesprochen, doch scheiterten auch diese Verhandlungen an den von den feindlichen Parteien gestellten Forderungen.

b) Schiffe privater schweizerischer Reedereien

Ausser den vom Bund gekauften Schiffen haben auch private Unternehmungen wie die Schweizerische Reederei AG, Basel, die Suisse-Atlantique S.A., Lausanne, die Maritime Suisse S.A. in Basel und die Nautilus S.A. in Lugano, Schiffe angeschafft.

Da aber die Engländer keine Schiffe Gibraltar passieren liessen, die von Privatfirmen befrachtet waren, konnten die schweizerischen Schiffseigentümer ihre Schiffe nicht auf eigene Rechnung betreiben, sondern mussten sie dem Kriegs-Transport-Amt zur Befrachtung vermieten. Aus diesem Grund bestanden von offizieller Seite zuerst Bedenken⁴⁴, da sie einen zu hohen Mietpreis befürchteten, der dem privaten Besitzer erlaubt hätte, sein Schiff innert kürzester Zeit zu amortisieren. Der damalige Chef der Sektion für Seetransporte⁴⁵ äusserte deshalb die Ansicht, ob nicht der Bund, anstatt Schiffe für Private innert 1 bis 2 Jahren abzuschreiben, sie selbst auf eigene Rechnung erwerben sollte, um so mehr als eine schweizerische Handelsflotte nach dem Kriege ohne Rückhalt im freien Wettbewerb nicht denkbar wäre und zwangsläufig von Anfang an ein Subventionsgeschäft darstellen würde. In der gleichen Sitzung der «Beratenden Kommission für das Transportwesen» erklärte jedoch Bundesrat Stampfli, dass für den Bund keine Notwendigkeit mehr bestehe, unter allen Umständen weitere Schiffe anzukaufen, da in erster Linie der bewilligte Kredit erschöpft sein werde, und auf keinen Fall die für die Hochsee geeigneten und in gutem Zustande sich befindenden Griechenschiffe gegen alte Dampfer ausgelöst werden sollten, die lediglich im Mittelmeer Verwendung finden würden. Dagegen wurde es von Seiten des KTrA begrüsst, wenn sich Private mit der Beschaffung von Schiffsraum im Pendeldienst beschäftigten, wozu auch der damalige Chef des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes seine Zustimmung gegeben hatte.

Dass die privaten Unternehmungen, welche sich für den Schiffskauf interessierten, mit den gleichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten wie der Bund, ist selbstverständlich, und braucht deshalb hier nicht nochmals erörtert zu werden.

Wie wir bereits oben gesehen haben, mussten die Schiffe, infolge der von den Engländern bei Gibraltar verhängten Sperre für privat

befrachtete Schiffe, dem Kriegstransportamt zur Verfügung gestellt werden. Mit Ausnahme des Dampfers «ST. CERGUE» der Suisse-Atlantique S.A., der wie die Griechenschiffe vom KTrA für die ganze Dauer des Krieges auf Grund eines Vertrages gemietet worden war, wurden alle andern privaten Schiffe nach dem Prinzip der Reisecharter⁴⁶ verwendet, d.h. für jede Reise wurde ein besonderer Vertrag abgeschlossen⁴⁷.

Im Anhang ist eine Tabelle zu finden, welche sämtliche Schweizer-schiffe und die zeitgecharterten Griechenschiffe, die während der Kriegsdauer für die Schweiz gefahren sind, aufweist⁴⁸.

Zu dieser Zusammenstellung seien folgende Zeilen aus der «Internationalen Transport Zeitschrift» angeführt:

«Die Flotte besteht mehrheitlich aus Einschraubenschiffen vom Typ der Trampschiffe, mit verhältnismässig geringen Maschinenleistungen und einer Geschwindigkeit von 8–10 Knoten pro Stunde. Die Schiffe haben ein Durchschnittsalter von etwas über 30 Jahren, sind aber alle noch von einer Klassifikationsgesellschaft kontrolliert und besitzen die erste Klasse. Es ist fraglos, dass diese Schiffe, mit wenigen Ausnahmen, nach dem Kriege in der freien Konkurrenz kaum mehr Verwendung finden können. Die Reeder sind daher bemüht, die Schiffe raschmöglichst zu amortisieren und sich einen Reservefonds zu schaffen, woraus bei Kriegsende neue Schiffe angeschafft werden sollen⁴⁹.

c) *Amortisation schweizerischer Seeschiffe und Schaffung von Erneuerungsfonds*

Nachdem sich die «Beratende Kommission für das Transportwesen» in ihrer Sitzung vom 23. November 1942 für die Anschaffung einer beschränkten Anzahl Schiffe durch Private ausgesprochen hatte, wurde diesbezüglich ein Bundesratsbeschluss ausgearbeitet, der zugleich zwei Zwecke verfolgte:⁵⁰

1. Aufstellung von Richtlinien hinsichtlich der Entschädigung für vom KTrA gecharterte schweizerische Seeschiffe.
2. Den schweizerischen Eigentümern von Seeschiffen Gelegenheit zu bieten, Mittel zum Neuerwerb von Schiffen zu beschaffen.

Um die schweizerischen Schiffseigentümer zum Erwerb neuer Schiffe anzuhalten, wurde ein sogenannter Erneuerungsfonds gegründet. Danach musste die für die Abschreibung bemessene Quote, welche im Frachtsatz inbegriffen war, so hoch sein, dass die Schiffe voraus-

sichtlich innerhalb von zwei Jahren auf ihren provisorischen Nachkriegswert abgeschrieben werden konnten. War dieses Ziel erreicht, so wurde die Quote in gleicher Höhe beibehalten und dem Erneuerungsfonds zugeführt. Dieser Fonds konnte nicht nur für den Ankauf von Schiffen, sondern auch zur Deckung ausserordentlicher Aufwendungen (Reparaturen) und des sogenannten politischen Risikos, worunter Massnahmen der Kriegführenden, wie Verhängung von Verkehrssperren, Einschränkung oder Einstellung der Abgabe von Navicerts usw., verstanden wird, angegangen werden.

Nachdem bereits im juristischen Abschnitt über die Liquidation des Fonds das Wesentliche gesagt worden war⁵¹, sei hier nur noch festgehalten, dass die in den Erneuerungsfonds geflossenen Gelder als dem Bund gehörend betrachtet wurden, da sie von der Allgemeinheit in Form von erhöhten Frachten bezahlt worden waren.

Weiterhin sei darauf hingewiesen, dass dieser Erneuerungsfonds nicht für die Bundesschiffe, die von Anfang an anders behandelt worden waren, in Anwendung gekommen ist⁵². Im November 1943 waren diese bereits abgeschrieben, was den Frachtgebern zugute kam, da die Frachten auf den Bundesschiffen niedriger waren als auf den andern.

d) Frachtraten und Abfertigung der Seetransporte

Die Frachten wurden auf Grund der Selbstkosten festgelegt, die naturgemäss gegenüber der Vorkriegszeit erheblich höher waren. Schon bald nach Kriegsausbruch sind Schiffsmieten, Versicherungsprämien, Hafenkosten, Treibstoffpreise, Reparaturkosten, Löhne der Mannschaften im Zuge der allgemeinen Preissteigerung gewaltig gestiegen⁵³. Bei der Festsetzung der Seefrachten wurde zwischen Massen- und Stückgütern unterschieden. Zur ersten Kategorie gehören u. a. Getreide, Futtermittel, Kohle usw. Bei diesen Gütern wurde zu den Selbstkosten ein Zuschlag erhoben, der zur Amortisierung der Bundesschiffe, zur Deckung der durch langes Liegenbleiben der Schiffe infolge Fehlens von Navicerts, grossen Reparaturen oder aus militärischen Gründen entstehenden Ausgaben diente, und zugleich als Beitrag an die Verwaltungskosten des KTrA. Verwendung fand. Bis Ende Dezember 1944 betrug dieser Zuschlag 10–15 %, vom Januar bis Juni 1945 5–10 %, und vom 1. Juli 1945 bis Schluss 3–5 %.

Die Selbstkosten für die verschiedenen Schiffskategorien (Bundesschiffe, private Schweizerschiffe, fremde in Reisecharter beschäftigte Schiffe) differierten naturgemäss stark, was grosse Unterschiede in den

Frachten zur Folge hatte. Nachstehende Beispiele dienen zur Veranschaulichung:

<i>USA–Lissabon Getreide 1944:</i>		Frachtrate
Griechenschiffe durchschnittlich		\$ 26.50
Bundesdampfer «ST. GOTTHARD»		\$ 27.—
Schweiz. Reisecharter «CALANDA»		\$ 38.25
 <i>Südamerika–Lissabon Futtermittel, Mais Gerste 1944:</i>		
Bundesschiffe		\$ 33.20
Griechenschiffe		\$ 38.—
Schweiz. Reisecharter «CALANDA»		\$ 39.70
Schweiz. Zeitcharter «ST. CERGUE»		\$ 50.—

Die angegebenen Frachtsätze beziehen sich auf eine Tonne Schwerfrucht.

Da die Griechenschiffe von Juni 1940 bis Kriegsende nur bis Lissabon fahren durften, kamen zu den Überseefrachten noch die Pendelfrachten hinzu.

Für die zweite Kategorie, die Stückgüter, kam ein allgemeiner Tarif mit den dazugehörigen Zuschlägen, die je nach Herkunfts- und Bestimmungshafen variierten, und jeweils den Verhältnissen angepasst wurden, zur Anwendung.

Die Abfertigung der Seetransporte erfolgte bis Juni 1940 normal, d.h. die Importeure konnten ihre Käufe cif Kontinentalhafen tätigen, und hatten sich nicht um den Frachtraum zu bekümmern. Desgleichen konnten die Exportwaren mit Linienschiffen befördert werden. Während dieser Periode wurden die 15 der Schweiz zur Verfügung stehenden Griechenschiffe ausschliesslich für den Import von Massengütern verwendet.

Eine völlig neue Situation brachte der Eintritt Italiens in den Krieg mit sich⁵⁴. Die von den Alliierten verhängte Verkehrssperre bei Gibraltar wirkte sich nicht nur ungünstig auf den Import- sondern auch auf den Exportverkehr aus. Aus diesem Grunde wurden sofort Anstalten getroffen, den Exportverkehr mit den eigenen Schiffen zu bewältigen. Je länger desto mehr zeigte es sich im Interesse der Frachtgeber und der bestmöglichen Ausnützung des vorhandenen Frachtraumes, dass sämtliche aus- und eingehenden Transporte in einer Hand zentralisiert werden mussten. Im Juli 1942 wurde die Sektion für Seetransporte

mit dieser Aufgabe betraut. Von diesem Zeitpunkt an trat sie als alleinige Frachtnnehmerin für Seetransporte von und nach der Schweiz auf. Alle Transporte mussten ihr angemeldet werden, damit sie die Beförderung mit bestimmten Schiffen anordnen und alle damit zusammenhängenden geschäftlichen Angelegenheiten erledigen konnte.

e) *Abwicklung des Verkehrs*

1941 war gekennzeichnet durch eine starke Tonnageknappheit auf dem Weltmarkt. Nachdem die Blockadebehörden infolge des Kriegseintrittes Italiens sämtliche Schiffe bei Gibraltar zurückgehalten hatten, gestatteten sie gegen Ende 1940 den Auslad der Waren in iberischen Häfen. Die sich auf total 124 300 t belaufende Ware, welche unsere Flotte inklusive der Griechenschiffe aus Übersee nach Europa transportiert hatte, konnte fast ausschliesslich in Lissabon und Leixoes gelöscht werden⁵⁵.

Da die portugiesischen und spanischen Bahnen bereits in Friedenszeiten nur einen schwachen Durchgangsverkehr aufgewiesen hatten, waren sie nicht in der Lage, diesen plötzlichen Ansturm von Gütern für die Schweiz zu bewältigen. Dazu kam noch die Schwierigkeit, dass in Spanien eine andere Spurweite als üblich anzutreffen ist, so dass an der französisch-spanischen Grenze ein Umlad hätte organisiert werden müssen. Der Waffenstillstandsvertrag zwischen Deutschland und Frankreich untersagte die Benützung der französischen Häfen gänzlich, so dass sie für die Schweiz nicht in Frage kamen. Es blieb deshalb nichts anderes übrig, als die Güter auf dem Seeweg nach Genua zu transportieren, d.h. also einen Pendelverkehr einzurichten. Im Oktober gelang es dann, den Hafen von Barcelona in gewissem Umfange für den schweizerischen Importverkehr dienstbar zu machen, vorerst allerdings nur für Massengüter. Immerhin handelte es sich um eine willkommene Entlastung, gingen doch von der oben erwähnten Tonnage und von weiteren 405 907 t pro 1941 über 90% via Genua, der Rest gelangte teils per Bahn nach Cerbère, teils auf dem Seeweg nach Barcelona, und von da aus per Bahn via Port Bou nach Cerbère⁵⁶. Über diese Route wurden zur Hauptsache Futtermittel und Brotgetreide geleitet. Für diesen Pendelverkehr gelang es, spanische und portugiesische Schiffe, anfänglich auch noch jugoslawische zu chartern.

In einem Transportabkommen vom 27. März 1941 sicherte Spanien der Schweiz unter gewissen Bedingungen monatlich 40 000 t Frachtraum für diesen Pendelverkehr zu⁵⁷. Die detaillierte Zusammenstellung der in diesem und in den folgenden Kriegsjahren aus Übersee und im

Pendelverkehr in Mittelmeerhäfen angekommenen und von da per Bahn nach der Schweiz beförderten Importgüter ist im Anhang zu finden⁵⁸.

Die starke Tonnageknappheit des Jahres 1941 verringerte sich etwas im darauffolgenden Jahre. 1942 war es nicht mehr so schwierig, Schiffe zu chartern. Unser Bedarf an fremden Schiffen ging aber zurück, weil die Abgabe von Navicerts für Futtermittel anfangs 1942 eingeschränkt und von Mai 1942 an vollständig eingestellt worden war.

Vorübergehend gab es infolge Kohlenmangels in Spanien auch in Barcelona Schwierigkeiten im Abtransport, die aber bald behoben werden konnten.

Im Februar wurden dann auch Verhandlungen aufgenommen betreffend der Einrichtung eines neuen Pendelverkehrs zwischen Lissabon und Bilbao, da in Portugal Bahnbetriebseinschränkungen verfügt worden waren, welche zu Stockungen führten. Bereits im April 1942 konnte dann auch dieser Pendelverkehr in Betrieb genommen werden.

Als Folge des deutschen Einmarsches in Südfrankreich⁵⁹ hatten die englischen Blockadebehörden am 11. November 1942 die Erteilung von Navicerts für nach der Schweiz bestimmte Waren, welche zur Verschiffung im Pendelverkehr nach Barcelona und Bilbao in portugiesischen Häfen bereitlagen, vorsorglicherweise eingestellt. Das führte zu einem vorübergehenden Unterbruch der Zufuhren, der aber durch eine erfolgreiche Intervention der Schweizer Behörden wieder behoben werden konnte. Ab 23. November verlief der Verkehr wieder wie vor dem 11. November.

1943 kann als das schwarze Jahr für die Schweiz bezeichnet werden. Am 5. Mai dieses Jahres war die Abgabe von Navicerts für Überseegüter mit Bestimmung Schweiz seitens der englischen Behörden ohne nähere Begründung bis auf weiteres vollständig sistiert worden. Ein Teil der Bundesschiffe und der Griechendampfer war gezwungen, während dieser Zeit den Betrieb einzustellen⁶⁰.

Der für diese Schiffe entstandene Verlust hat sich auf rund 7,5 Millionen Franken belaufen, ohne den Ausfall an Frachteinnahmen bei vollständiger Ausnützung der Schiffe miteinzuberechnen⁶¹. Dazu kommt noch der Schaden der privaten Eigentümer, deren Schiffe ebenfalls nicht voll beschäftigt werden konnten.

Anfangs September wurden neue Einfuhrquoten erteilt, jedoch nur in der Höhe von 50 % der früheren Quantitäten. Da das dritte Quartal bereits zur Hälfte vorüber war, belief sich die Quote nur auf 25 %. Eine rückwirkende Gültigkeit war nicht zugestanden worden.

Im September 1943 wurden die italienischen Häfen in die Kriegszone einbezogen, und wurden so für die Schweiz unbenützbar⁶². Dafür gaben uns ab Oktober des laufenden Jahres die Blockadebehörden den Hafen von Marseille frei, obwohl die Deutschen diese Stadt noch besetzt hielten. Im Dezember 1943 wurden dann plötzlich Navicerts für rund 400 000 t Waren in Aussicht gestellt, nur mit dem Unterschied, dass Massengüter wie Getreide und Futtermittel nicht mehr in Nordamerika erhältlich waren, sondern jetzt in Zentral- und Südamerika eingekauft werden mussten. Dadurch wurden die Umlaufzeiten der Schiffe bis zu einem Drittel erhöht. Eine weitere Schwierigkeit ergab sich daraus, dass in Südamerika nicht, wie bis anhin in Nordamerika, Treibstoff an Bord genommen werden konnte. So mussten Kohle und flüssige Brennstoffe nach den schon früher eingerichteten Depots in Lissabon, Las Palmas, Funchal und dem neuen Depot St. Vincente (Cap Verdische Inseln) mit unsern eigenen Schiffen transportiert werden.

Als dann der Verkehr über Marseille einigermassen in Gang gekommen war, erfolgte die Invasion Frankreichs durch die alliierten Streitkräfte, zuerst von Westen am 6. Juni 1944 und bald auch vom Mittelmeer her. Bereits vorher wurden die Bahnanlagen Frankreichs durch Partisanentätigkeit unterbrochen, so dass sich bis Ende Oktober ein völliger Verkehrsunterbruch nach der Schweiz ergab. Als Ende November die Verhältnisse einen bescheidenen Wiederbeginn des Verkehrs erlaubten, da verhängten die französischen Behörden neuerdings eine völlige Gütersperre gegenüber der Schweiz, mit der Begründung, dass das Blockadeverfahren neu geordnet werden müsse, nachdem Frankreich nun auch zu den Alliierten gehöre. Diese Sperre unterband natürlich jegliche Ein- und Ausfuhr nach und von der Schweiz. Alle unsere Schiffe mussten während dieser Zeit in iberischen Atlantikhäfen gelöscht werden.

Ende Februar/anfangs März 1945 wurden in Bern mit den Alliierten Wirtschaftsverhandlungen geführt, wobei der Schweiz die Abfertigung von täglich 3 Güterzügen zu 600 t ab Cerbère und 400 t ab Toulon in Aussicht gestellt wurde. Leider konnte dieses Programm infolge der Unzulänglichkeit der spanischen Bahnen, die pro Tag höchstens 1000 t zuliessen, nicht durchgeführt werden. Ausserdem waren in Toulon die erforderlichen Einrichtungen nicht vorhanden. Man unternahm deshalb Schritte, um weitere Mittelmeerhäfen zugeteilt zu erhalten. Einer schweizerischen Delegation unter Leitung des Chefs des KTRa⁶³ ist es in Paris in Verhandlungen vom 14. bis 18. April 1945

und vom 14. bis 17. Mai 1945 mit dem Ministère des Affaires Etrangères, Direction des Accords Techniques, gelungen, unter der Bedingung der Priorität des französischen Verkehrs folgende Häfen in beschränktem Umfange für den schweizerischen Warenumsatz frei zu bekommen:

Bayonne, Port-Vendres, St. Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc, Marseille und Sète.

Es zeigte sich, dass an diesen Häfen noch Reparaturen vorgenommen werden mussten, bevor sie benützt werden konnten.

Nicht nur die ungünstigen Verhältnisse der Landtransporte in Europa beeinträchtigten die Dispositionen der Sektion für Seetransporte, sondern sie hatte auch mit in Übersee auftretenden Schwierigkeiten zu kämpfen. So gestaltete sich vor allem die Dampferabfertigung in den USA infolge Mangels an Arbeitskräften und Anlegeplätzen von Tag zu Tag schwieriger. Zudem verzögerte Mitte Januar 1945 eine Bahnverkehrssperre für zivile Güter in den USA die Ankunft der Waren in den Häfen. Unter dieser Massnahme litt vor allem für die Schweiz bestimmtes Getreide.

Nach dem Waffenstillstand vom 8. Mai 1945 trat dann eine fühlbare Besserung ein, indem die oben genannten Häfen wieder allmählich den Betrieb aufnehmen konnten, wie es im übrigen auch aus der im Anhang stehenden Statistik hervorgeht⁶⁴. Im gleichen Jahr wurden auch die Häfen von Antwerpen (1. September), Genua (17. September) und Savona (4. Oktober) eröffnet.

Im Zusammenhang mit diesen Ausführungen seien dem Schlussbericht des Kriegs-Transport-Amtes folgende Zeilen entnommen:

«Eine Beeinträchtigung in der Zufuhr von Importgütern aus Übersee während der Kriegszeit ist, entgegen der vielfach verbreiteten Meinung wegen Mangel an Schiffsraum, nur während verhältnismässig kurzen Zeiträumen eingetreten. Dies war namentlich Anfang 1944 der Fall, als unvermittelt Navicerts für 400 000 t Waren in Aussicht gestellt wurden. Wenn in andern Perioden die Einfuhr von Gütern nicht in befriedigender Weise erfolgte, so war dies auf andere Umstände wie Fehlen von Navicerts, Verkehrssperre, Schwierigkeiten in den überseeischen und kontinentalen Häfen zurückzuführen. Zu gewissen Zeiten waren nicht einmal die uns zur Verfügung stehenden Schiffe voll ausgenützt, und wir hätten überdies die Möglichkeit gehabt, noch fremde Schiffe für Einzelreisen zu chartern»⁶⁵.

Der Exportverkehr war mengenmässig erheblich geringer als der Importverkehr. Ihm standen die in Übersee Waren holenden Schiffe zur Verfügung, so dass es ausser bei Verkehrsstörungen an Beförderungsgelegenheiten in der Regel nicht fehlte.

Exporte nach Übersee in Tonnen

1941	10 008
1942	12 994
1943	11 540
1944	6 729
1945	12 439 ⁶⁶

f) Verluste und Abgänge

Dass unsere Flotte von kriegerischen Ereignissen unbehelligt gelassen würde, war kaum zu erwarten⁶⁷.

So wurde am Abend des 7. Septembers 1943 s/s «MALOJA» der Schweizerischen Reederei AG in Basel auf der Höhe von Korsika von unerkannt gebliebenen Flugzeugen angegriffen und torpediert. Dabei fanden drei portugiesische Matrosen den Tod. Infolgedessen wurde dieser Dampfer am 18. April 1944 aus dem schweizerischen Schiffsregister gestrichen⁶⁸.

Besonders im Jahre 1944 wurden der noch jungen Flotte einige empfindliche Verluste zugefügt.

Einmal wurde s/s «CHASSERAL» des Eidgenössischen Kriegs-Transport-Amtes, beladen mit Exportwaren aus der Schweiz, nachdem sie bereits früher einmal infolge Selbstentzündung einen Brand an Bord gehabt hatte, Ziel eines irrtümlichen Luftangriffes durch britische Flieger. Dadurch wurde der Maschinist, ein Schweizer, getötet und vier portugiesische Besatzungsmitglieder verletzt. Das Schiff selbst musste von deutschen Hilfsschiffen in den Hafen von Sète an der Südküste Frankreichs abgeschleppt werden.

Eine eingehende Untersuchung ergab dann, dass die Schäden auf der s/s «CHASSERAL» nicht so schwer waren, wie zuerst angenommen worden war. In Sète erfolgte eine erste behelfsmässige Reparatur worauf dann das Schiff mit eigener Kraft nach Lissabon weiter fahren konnte zur definitiven Wiederherstellung⁶⁹.

Die Ladung (Uhren) im Werte von ca. 10 Millionen Schweizer Franken war zum grössten Teil unbeschädigt und wurde in der Folge von s/s «ZUERICH» übernommen und nach Lissabon weitertransportiert.

Eine weitere Dezimierung unserer Flotte erfolgte durch den Verlust der s/s «ALBULA», der Schweizerischen Reederei AG, Basel, gehörend, im Sommer 1944. Das Schiff lag in Marseille, um hochwertige Güter wie Öl usw. aus dem voraussichtlich zum Kriegsschauplatz werdenden Hafen nach Spanien zu evakuieren. Am 20. August erhielt die Mannschaft von den Besatzungsbehörden den Befehl, das Schiff zu verlassen und sich in Sicherheit zu begeben. Nachdem das Hafengebiet wieder betreten werden durfte, konnte der Kapitän nur noch feststellen, dass sein Schiff im Zusammenhang mit den im Hafen vorgenommenen Sprengungen schwer beschädigt und am 21. August 1944 gesunken war.

Später gelang es, das Schiff zu heben und notdürftig repariert nach Lissabon zur endgültigen Instandstellung überzuführen. Ungefähr 50 % der Ladung (Öl) konnten gerettet werden, wurden aber darauf von der französischen Behörde requiriert.

Eine genaue Expertise zeigte, dass s/s «ALBULA», «gemessen an den Bedürfnissen unserer Landesversorgung, reparaturunwürdig war»⁷⁰. Die Schweizerische Reederei AG veräusserte daher das Schiff als Wrack an einen spanischen Käufer. Die Streichung im Register erfolgte am 18. Dezember 1945⁷¹.

Durch den Verlust dieser beiden Einheiten gingen der Schweizerflotte zwei, im Pendelverkehr zwischen den iberischen Häfen und Marseille eingesetzt, wertvolle Schiffe verloren.

Ebenfalls aus der Schweizerflotte verschwand s/s «GENEROSO» der Maritime Suisse S.A., Genf. Sie befand sich aus dem gleichen Grund wie s/s «ALBULA» in Marseille. Bei einem behördlich verordneten Wechsel des Reparaturplatzes stiess sie auf eine Mine und versank, wobei der russische Kapitän Gouretzky den Tod fand⁷². Die Streichung im Register wurde am 29. März 1946 vollzogen⁷³.

g) Das Rote Kreuz als Schiffsbesitzer

Als im Juni 1940 Frankreich den Waffenstillstand unterzeichnet hatte, und zahlreiche alliierte Soldaten nach Deutschland in Gefangenschaft geführt worden waren, fingen die verschiedenen nationalen Rot-Kreuz-Organisationen an, ihnen Hilfe zukommen zu lassen. Infolge der Blockade begann sich die ernährungstechnische Situation nicht nur in den Achsenmächten, sondern auch im übrigen Europa zu verschlimmern.

Das veranlasste das Internationale Komitee vom Roten Kreuz⁷⁴, das gemäss den Genfer Abmachungen den nationalen Komitees zu

Diensten stand, an Warentransporte von Übersee zu denken. Mit den Schiffen, die seiner direkten Kontrolle unterstanden und sein Zeichen trugen, gelang es ihm dann auch, die in Lissabon ausgeladenen Waren trotz der Blockade nach Marseille oder Genua weiter zu transportieren. Mit der zunehmenden Intensität des Unterseebootskrieges konnten die Hilfstransporte nur noch auf neutralen Schiffen mit einiger Sicherheit durchgeführt werden. Neutraler Schiffsraum wurde aber immer knapper, so dass es angezeigt schien, spezielle, dem Roten Kreuz gehörende Schiffe zu benützen.

Rotes Kreuz und Schweizerflagge

Der Mangel an Schiffsraum hatte die Notwendigkeit ergeben, Schiffe von besetzten Staaten, die infolgedessen unter ihrer eigenen Flagge ausser Betrieb gesetzt waren, in neutralen Besitz überzuführen, um sie so wieder zu mobilisieren.

Das IKRK kam zur Lösung, dass als Rechtsträger für diese Schiffe die Schweiz das geeignete Land wäre, nachdem der Bundesrat in einem Bundesratsbeschluss die Grundlagen zur schweizerischen Schifffahrt auf dem Meer geschaffen hatte⁷⁵. Andererseits konnte das IKRK kaum selbst an eine Administration und Finanzierung eines solchen Unternehmens denken, da es weder die technischen Voraussetzungen zur Lösung dieser Aufgabe besass, noch selbst dazu berechtigt war. Es musste deshalb eine Organisation geschaffen werden, die auf einer neutralen Basis, unabhängig von jedem kommerziellen Interesse, dieser humanen Beschäftigung nachgehen konnte⁷⁶.

In diesem Sinne wurde dann zur Gründung der «Stiftung für die Durchführung von Transporten im Interesse des Roten Kreuzes» geschritten. Diese Stiftung stand unter der Aufsicht des IKRK, welches auch seine Verwaltungsratsmitglieder bezeichnete, und sie mit einem Anfangskapital von Sfr. 10 000.– ausstaffierte. Am 20. April 1942 wurde die Stiftung in Basel in das Schweizerische Handelsregister eingetragen⁷⁷.

Trotz diesem kleinen Anfangskapital gelang es der Stiftung, mit eigenen und gecharterten Schiffen, die wegen der Blockade so notwendig gewordene Versorgung der alliierten Kriegsgefangenen in Europa mit Nahrungsmitteln und andern Waren aus Übersee aufrecht zu erhalten. Das fehlende Stiftungskapital wurde durch Frachtvorschüsse und finanzielle Garantien der nationalen Rot-Kreuz-Gesellschaften ersetzt.

«Réméré-Verträge» ermöglichten die Beschaffung eigener Schiffe im Werte von 9 Millionen Schweizerfranken⁷⁸. Die Zahlung des Kaufpreises hatte erst 6 Monate nach Kriegsende zu erfolgen, sofern vom vertraglichen Rückgaberecht innerhalb dieser Frist nicht Gebrauch gemacht wurde⁷⁹.

Eigene Schiffe

Als erste anboten sich die Belgier, den durch den Krieg in Casablanca immobilisierten Dampfer «FREDERIC» dem Roten Kreuz zur Verfügung zu stellen. Nach langwierigen Verhandlungen konnte das Schiff von der Stiftung übernommen werden. Von Casablanca fuhr es zuerst nach Lissabon, um da überholt und repariert zu werden. Am 25. Mai 1942 wurde auf ihr in Casablanca die Schweizerflagge gehisst, und gleichzeitig die Umtaufe in «CARITAS I» vollzogen. Die neutrale Mannschaft wurde durch die Schweizerische Reederei AG gestellt, mit der ein Vertrag über die Benutzung der Schiffe der Stiftung abgeschlossen worden war.

Nachdem «CARITAS I» auf Grund eines Abkommens mit Deutschland in Fahrt gesetzt werden konnte, stellte sich das IKRK auf den Standpunkt, auch mit den Alliierten betreffend Schiffen zu verhandeln, um so mehr diese ein noch grösseres Interesse an diesen Transporten haben mussten. Die Amerikaner erklärten sich dann auch bereit, eigene Schiffe zur Verfügung zu stellen, sofern es der Stiftung und dem IKRK gelinge, weiterhin von den Achsenmächten Transportraum frei zu bekommen.

Die Verhandlungen mit dem amerikanischen Roten Kreuz, dem «AMCROSS», einerseits und der «War Shipping Administration» andererseits führten am 2. März 1944 zum Kaufe des Schiffes «SPOKANE», das 1930 konstruiert worden war, zum Preise von \$ 550 000.-. «CARITAS II», wie das neu erworbene Schiff getauft wurde, war zu den gleichen Bedingungen übernommen worden wie «CARITAS I», d. h. der Kaufpreis musste erst nach Kriegsende bezahlt werden⁸⁰. Die neutrale Besatzung wurde wiederum von der Schweizerischen Reederei AG, Basel gestellt. Am 20. März 1944 wurde die Schweizerflagge gehisst.

Am 13. September 1944 kaufte die Stiftung in den Vereinigten Staaten ein drittes Schiff, das auf Vorschlag des amerikanischen Roten Kreuzes «HENRI DUNANT» getauft wurde, zum Preise von \$ 350 000.-, wiederum auf Grund eines Réméré-Vertrages.

Gecharterte Schiffe

Neben diesen drei eigenen, gekauften Schiffen, welche den Transportanforderungen der Stiftung natürlich nicht genügen konnten, wurden auch Schiffe gechartert, so unter anderm für die ganze Dauer des Krieges fünf schwedische Schiffe mit Namen «MANGALORE», «TRAVANCORE», «SAIVO», «SVEN SALEN» und «ROSA SMITH».

Für einzelne Reisen wurden auch Schweizer- und Griechenschiffe gechartert, wie zum Beispiel «LUGANO», «CALANDA», «NEREUS» und «ZUERICH».

Tätigkeit

Diese Schiffe machten während der Zeit, als die Stiftung bestand, total 50 Reisen und beförderten insgesamt 202 965 Tonnen. Die transportierte Tonnage verteilt sich auf die einzelnen Schiffe wie folgt:

CARITAS I	Stiftung	12	28 636
CARITAS II	Stiftung	5	14 231
HENRI DUNANT	Stiftung	6	20 750
MANGALORE	Svenska Ostasiatiska Co.	8	47 088
TRAVANCORE	Svenska Ostasiatiska Co.	5	30 708
SAIVO	Trafik A/B, Grangesberg, Stockholm	4	26 273
SVEN SALEN	Rederi A/B Jamaica, Stockholm	1	6 203
ROSA SMITH	Anders Smith, Stockholm	3	4 460
LUGANO	Schweiz. Reederei AG, Basel	1	5 379
CALANDA	Schweiz. Reederei AG, Basel	2	10 229
NEREUS	KTrA	1	6 720
ZUERICH	Maritime Suisse S.A., Genf	2	2 228
		50	202 965

Die ersten Transporte wurden grösstenteils in Lissabon auf gecharterte spanische und portugiesische Motorsegler, die mit dem Rot-Kreuz-Zeichen versehen waren, umgeladen, um ins Mittelmeer weiter transportiert werden zu können. Dafür hatte das IKRK nach Lissabon eine spezielle Delegation beordert.

Mit dem Anwachsen dieser Sendungen konnten die Waren in Lissabon nicht mehr umgeladen werden, und so begaben sich von 1943 an die Schiffe der Stiftung von Philadelphia direkt ins Mittelmeer. Damit konnte verhindert werden, dass die Frachten durch den Umlad in

Lissabon und durch die Lagerung in Depots erhöht wurden. Ausserdem gingen die Transporte schneller vonstatten.

Im Sommer 1944 musste diese Route verlassen werden, da die Gefangenenlager sich zum grössten Teil im Norden Deutschlands befanden, und der Transport der Waren zwischen Marseille und der Schweiz und dann weiter nordwärts infolge der Kriegshandlungen von Tag zu Tag unsicherer wurde.

Daraufhin erteilten die Deutschen dem IKRK die Erlaubnis, den Skagerrak mit seinen Schiffen zu durchfahren. Demzufolge richtete es auch in Göteborg eine Delegation ein, die mit den gleichen Aufgaben betraut war wie diejenige in Lissabon. Von Göteborg aus wurde nach Lübeck ein Pendelverkehr aufgezogen, um die Waren direkt nach Deutschland führen zu können.

Hatten zu Beginn des Krieges die alliierten Rot-Kreuz-Organisationen ihre Waren selbst nach Europa transportiert, so waren sie im Verlaufe des Krieges dazu übergegangen, das IKRK mit dem Transport und damit verbunden auch dem Schutz zu beauftragen, so dass das Internationale Komitee vom Roten Kreuz bereits jenseits des Atlantiks die Waren zu übernehmen hatte.

Verteilung der Tonnage auf die einzelnen Routen⁸²:

a) Lissabon-Mittelmeer	20 346 t
b) Philadelphia-Lissabon-Mittelmeer	79 632 t
c) Philadelphia-Göteborg (Lübeck)	97 965 t
d) andere Routen	5 022 t
	202 965 t

Obwohl die Nordroute zwischen den Vereinigten Staaten und Göteborg, bzw. Lübeck, nur bis Herbst 1944 offen war, wurden auf ihr beinahe die Hälfte aller Waren transportiert. Vergleichen wir die von der Stiftung durchgeführten Transporte mit der Gesamtheit der unter Aufsicht des IKRK ausgeführten Transporte, so gelangen wir zu folgenden Zahlen:

a) Im Mittelmeerdienst war die Stiftung praktisch nur mit ihrem Pendelverkehr zwischen Lissabon und den Mittelmeerrhäfen beteiligt, da von England und Amerika die Waren unter Kontrolle des IKRK nach Marseille direkt gebracht worden waren, wie wir bereits weiter oben bemerkt haben. Sie ist deshalb an dem Total von 230 575 Tonnen nur mit 20 346 t oder 9 % beteiligt.

b) Auf der Transatlantikroute Philadelphia-Lissabon, bzw. Marseille, beträgt der Anteil 75 %, d. h. 79 632 t von total 106 401 Tonnen.

c) Auf der Nordroute wurden unter Aufsicht des IKRK total 102 114 Tonnen transportiert. Davon entfallen auf die Stiftung 97 965 t oder 96 %.

Kurz nach Abbruch der Feindseligkeiten hörte auch die Tätigkeit der Stiftung auf, denn jetzt konnten die alliierten Schiffe alle Häfen selbst bedienen. Sie hatten somit die Hilfe nicht mehr nötig.

Am 4. August 1945 wurde «CARITAS I» seinen früheren Besitzern zurückgegeben; «CARITAS II» am 5. Juni 1945 und «HENRI DUNANT» am 15. Oktober 1945. Die gecharterten Schiffe verliessen die Dienste der Stiftung wie folgt:

«TRAVANCORE» am 3. Juli, «MANGALORE» am 21. Juli, «SVEN SALEN» am 30. Juli, «SAIVO» am 31. Juli und «ROSA SMITH» am 21. August 1945⁸³.

2. Positive und negative Stimmen zur Beibehaltung unserer Flotte in der Nachkriegszeit

Bereits 1942 begann der Gedanke an die Schifffahrt in der Nachkriegszeit, die Gemüter zu beunruhigen. Vor allem die privaten Reederkreise waren der Ansicht, dass man auch nach dem Kriege den Grundstock einer schweizerischen Flotte beibehalten und weiter ausbauen sollte.

Trotz der Ungewissheit über das Kriegsende und der verschiedensten Beurteilung der Nachkriegssituation – die Schätzungen über das Eintreten einer Normallage wie vor dem Krieg für die Schifffahrt variierten zwischen 15 Monaten und 5 Jahren – trafen die Meinungen der Befürworter und der Gegner einer Schweizerflotte heftig aufeinander, und drangen bis in die Öffentlichkeit. Dass mit dem vorhandenen Schiffspark, der während der Kriegsjahre ein Durchschnittsalter von über 30 Jahren aufwies, in normalen Zeiten nicht operiert werden konnte, war klar. Hohe Unterhaltskosten, geringe Geschwindigkeit, hoher Betriebsstoffverbrauch hätten dem schweizerischen Reeder verunmöglicht, mit ausländischen modernen Einheiten zu konkurrieren.

Im übrigen war das Angebot an verkäuflicher Tonnage infolge der Ausfälle durch den U-Bootkrieg erheblich zurückgegangen. War trotzdem irgend einmal durch Zufall ein neutrales Frachtschiff frei, so wurden Preise verlangt, die in keinem Verhältnis zum Ertrag und zu den Baukosten standen.

Daher richtete sich auch das Interesse viel mehr auf die Konstruktion von Schiffen, soweit dies noch möglich war, und das, obwohl mit Lieferfristen gerechnet werden musste, die damals, 1942, noch eine mehrjährige Fortsetzung des Krieges zur Voraussetzung hatten.

Dass zu diesem Zwecke schweizerische Werften, die ja nur für den Binnenbetrieb eingerichtet sind, ebenso wenig wie die Werften der Kriegführenden in Frage kamen, war bekannt. Deshalb konzentrierten sich alle Blicke auf die noch neutralen Länder: Schweden, Spanien und Portugal.

a) Vorschläge aus Kreisen der schweizerischen Privatwirtschaft

Aus diesen oben angeführten Überlegungen heraus entstanden wohl die beiden nachstehend resümierten Exposés.

1. «Die Notwendigkeit des Neubaus schweizerischer Seedampfer für die Nachkriegszeit»

Dieser von der Schweizerischen Reederei AG verfasste Bericht enthielt unter anderem folgendes⁸⁴:

Aufgabe des Bundes sei es, eine leistungsfähige Flotte von mindestens 100 000 Tonnen zu ermöglichen für die Nachkriegszeit, und zwar unter Ausschluss eines staatlich geleiteten Schiffahrtsbetriebes. Die Begründung dazu lautete, dass nach Kriegsende kein Land verpflichtet sei, der Schweiz für ihre Transporte Schiffsraum zur Verfügung zu stellen.

Als Bauländer werden Schweden und Italien vorgeschlagen. Nach Abschluss des Krieges sei ein Tonnagemangel zu erwarten, infolge der grossen Ausfälle durch den Krieg, der kaum innert kurzer Zeit durch die Neubauten von England und USA wettgemacht werden könnte. Ausserdem kann der Krieg, nach Abschluss der Feindseligkeiten in Europa, im Fernen Osten noch längere Zeit dauern, und so Tonnage beanspruchen, womit der den nicht mehr Kriegführenden zur Verfügung stehende Schiffsraum weiter vermindert werden würde.

2. «La Suisse doit avoir une flotte marchande permanente»

Ausgangspunkt dieses Berichtes⁸⁵ ist die Unmöglichkeit, Schiffe zu kaufen infolge zu hoher Preise. Die Baumöglichkeiten sind ebenfalls sehr beschränkt, bis auf Spanien, wo eine Bank mit massgebenden Interessen an Schiffahrtsgesellschaften und Schiffswerften sich bereit erklärt hatte, mit der Maritime Suisse S.A., Basel, der Autorin dieses Exposés, unter folgenden Bedingungen Bauaufträge von Schiffen für die Schweiz entgegenzunehmen⁸⁶:

- «1. Die Schweiz hat die Motoren für die in Auftrag gegebenen Schiffe zu liefern und zusätzlich ebensoviele Motoren für den spanischen Schiffsbau;
2. Das zum Bau des Schiffskörpers benötigte Material wird von spanischer Seite gestellt;
3. Die nötigen Apparate und der Innenausbau des Schiffs können von der Schweiz geliefert werden;
4. Die Bezahlung des Restes, d.h. was nicht durch Schiffsmaschinen-Lieferungen bezahlt ist, hat über den spanischen Clearing oder freie Peseten zu erfolgen;
5. Die Lieferfrist beträgt 18 Monate bis 2 Jahre, vorausgesetzt, dass die Motorenlieferungen rechtzeitig erfolgen. Unter Umständen kann die Lieferfrist durch speziell beschleunigte Lieferung der Motoren abgekürzt werden;
6. Der Preis wird sich schätzungsweise auf 900 bis 1000 Franken die Tonne für einen 5000 bis 6000 Tonnen-Dampfer oder 800 bis 900 Franken für einen 10 000 Tonnen-DW-Dampfer stellen.»

Da in normalen Zeiten die Schiffsbaupreise wesentlich niedriger waren, besteht auch so noch ein beträchtliches Entwertungsrisiko für die Reeder, führt der Bericht weiter aus. Deshalb wird an die Überwälzung dieses Sonderrisikos an die Allgemeinheit, die ja auch nach Kriegsende am Funktionieren des schweizerischen Importes ein Interesse hat, gedacht. Dazu werden folgende zwei Möglichkeiten in Betracht gezogen:

Einerseits die Bildung eines Ausgleichsfonds aus den bestehenden hohen Frachteinnahmen der im Betrieb befindlichen schweizerischen Schiffe, und Verwendung des für die laufenden Amortisationen nicht benötigten Betrages, andererseits Steuerbegünstigung (Kriegsgewinnsteuer) für privates Kapital, sofern es in Schiffsneubauten investiert wird. Dabei wird vor allem an die Unternehmungen gedacht, welche unter die oben genannten Lieferanten fallen.

Als besonders dringend wird dann noch der Bau von Tankschiffen für die Zufuhr von flüssigen Brenn- und Betriebsstoffen bezeichnet.

In Aussicht wurde gestellt, vorläufig zwei Schiffe für Trampfahrten unter folgenden Bedingungen zu betreiben:

«Die schweizerischen Importeure und Exporteure seien zu verpflichten, sich ausschliesslich schweizerischer Schiffe zu bedienen; alle Verwaltungsstellen, Ämter und Dienststellen seien entsprechend anzuweisen; für die mit schweizerischen Schiffen beförderten Waren

seien von den schweizerischen Bahnen ausnahmsweise beträchtliche Ermässigungen und auch Zollbegünstigungen zu gewähren^{87.}»

b) Ansicht des Bundes

Vorgängig dieser Exposés war die Beratende Kommission für das Transportwesen in ihrer Sitzung vom 28. Mai 1942 übereingekommen, vom Erwerb von Schiffen, die erst in der Nachkriegszeit geliefert würden, abzusehen. Ausserdem wurde beschlossen, dass der Bund, sobald wieder normale Verhältnisse eingetreten seien, den Betrieb der Seeschifffahrt aufzugeben habe^{88.}

Zu den beiden Berichten privater Firmen, wurde wie folgt Stellung genommen^{89.} Dem Vorschlag der Schweizerischen Reederei AG Basel, wurde entgegengehalten, dass laut eigenen Informationen nach dem Krieg ein Tonnageüberfluss zu erwarten sei, sofern nicht unvorhergesehene Verhältnisse eintreten würden.

Ausserdem wurde bezweifelt, ob innerhalb der vorgeschlagenen Bauzeit von zwei Jahren, die Schiffe wirklich geliefert werden könnten. Im weitem sei mit einem enormen Preissturz zu rechnen, so dass jetzt in Auftrag gegebene Neubauten zu einer finanziellen Katastrophe führen könnten.

Dagegen stimmte die Kommission mit dem Exposé überein, dass mit Ausnahme der ersten Nachkriegszeit der Bund in Friedenszeiten keine eigene Reederei betreiben solle, sondern dass die privaten Reeder nach dem Krieg ihren Betrieb wieder voll aufnehmen sollten.

Die Bedingungen, die im zweiten Vorschlag der Maritime Suisse S.A. enthalten sind, nämlich eine Überbindung der Lasten an den Bund und an die schweizerische Wirtschaft, wurden von vorneherein abgelehnt. Zudem wurden auch hier Zweifel geäussert, ob die in Spanien bestellten Schiffe innerhalb der vorgeschlagenen zwei Jahre hätten geliefert werden können. Des weitem habe dieser Vorschlag nicht das Gewicht darauf gelegt, «ob ein Bedürfnis im Interesse der Landesversorgung zur Beschaffung von Schiffen vorliegt, sondern ganz allgemein der Betrieb einer schweizerischen Handelsflotte nach dem Krieg in den Vordergrund gestellt»^{90.}

Nach längeren Diskussionen, zu denen auch die Meinung des Vorortes des Schweizerischen Handels- und Industrievereins eingeholt wurde, verfügte Bundesrat Stampfli in der Sitzung der «Beratenden Kommission für das Transportwesen» vom 23. November 1942, dass Schiffe in beschränkter Anzahl durch Private gebaut werden sollten, wobei der Bund vor der Übernahme gewisser Risiken nicht zurück-

schrecken dürfte. Diese Neubauten sollten aber nicht durch allgemeine Bundesmittel finanziert, sondern durch Schaffung eines Fonds unterstützt werden. Das war ein erster Hinweis auf den dann herausgekommenen Bundesratsbeschluss vom 29. Juni 1943 betreffend der «Amortisation schweizerischer Seeschiffe und die Schaffung von Erneuerungsfonds», der an anderer Stelle bereits erwähnt worden ist⁹¹.

c) *Diskussion zwischen Spediteuren und Reedern*

Dass dieses relativ neue Thema Gegner hervorrufen würde, war zu erwarten. So muss nachstehend auf eine Diskussion eingegangen werden, ohne aber dazu Stellung zu nehmen, um nicht von der gegenwärtigen Situation beeinflusst, unsachlich oder gar falsch zu argumentieren.

Der Schweizerische Spediteurenverband hatte anlässlich seiner Generalversammlung anfangs 1943 folgende Resolution gefasst:

«a) Der Verband lehnt grundsätzlich die Erhaltung einer schweizerischen Hochseeflotte für die Nachkriegszeit durch den Bund ab.

Er betrachtet den Ankauf von Schiffen behördlicherseits nur als Notbehelf in Kriegszeiten, neben der Time-Charterung als zweckmässig.

Nach Kriegsende sollen diese Schiffe raschmöglichst unter Berücksichtigung der Landesversorgung und bevor ein wesentlicher Preissturz eintritt, liquidiert werden.

b) Die Unterhaltung einer schweizerischen Privat-Hochseeflotte mit direkter oder indirekter Bundesunterstützung wie: Gewährung von Vorzugszöllen, Vorzugs-Bundesbahnfrachten, offiziellen Gebühren, behördlichen Kaufvorschriften (statt cif Kontinentalhafen fob Übersee) usw. wird ebenfalls als für die schweizerische Wirtschaft untragbar bezeichnet.

c) Auch die Schaffung einer privaten schweizerischen Hochseeflotte in Friedenszeiten (ohne direkte oder indirekte Unterstützung des Bundes) wird als nicht im Interesse unserer Volkswirtschaft liegend abgelehnt, da durch die geographische Lage unseres Landes wir seit Jahrzehnten Vorzugs-Seefrachten hatten und die grossen ausländischen Schifffahrtsgesellschaften die Zuweisung von Schweizerverkehr durch sehr namhafte Aufträge an unsere einheimische Industrie kompensierten.

d) Der Schweizerische Spediteurenverband ist der Überzeugung, dass die von der obersten Landesbehörde zur Sicherung der Transporte für die Landesversorgung getroffenen Vorbereitungs-

nahmen und deren Durchführung sich als sehr zweckmässig erwiesen haben. Er spricht dem Hohen Bundesrat und dem eidgenössischen Kriegstransportamt dafür seine volle Anerkennung aus⁹².»

Diese Resolution hatte in breiten Kreisen Aufsehen erregt, und eine Reaktion hervorgerufen, die einem die Wichtigkeit dieses Problems vor Augen führte.

In einer redaktionellen Erläuterung dazu wurde auf folgende Punkte, die zum Entstehen dieser Resolution geführt haben dürften, aufmerksam gemacht⁹³:

Ausgangspunkt dieser Ausführungen war die Frage, warum erst in Kriegszeiten an die Schaffung einer schweizerischen Hochseeflotte gedacht worden sei. Gegen den Betrieb von schweizerischen Seeschiffen in Friedenszeiten sprechen verschiedene Gründe:

1. Die Schweiz gelangte vor dem Krieg infolge Auswahlmöglichkeiten unter den Flaggen der ganzen Welt, und infolge der Konkurrenz innerhalb der Seenationen zu billigen Seefrachten.

2. Der Schweiz fehlen die Dispositionsmöglichkeiten über die Seetransporte, da der Grossteil der Käufe und Verkäufe entweder ab Kontinentalhafen oder schwimmend abgeschlossen wurden.

3. Infolge Fehlens von eigentlichen Massengütern im schweizerischen Aussenhandel mit Ausnahme von Getreide und Kohle wäre es nicht möglich, mit Schweizer Gütern allein eine eigene Flotte zu beschäftigen. Zudem ist unser Handel auf die ganze Welt verteilt, was eine enorme Aufteilung des Gesamtverkehrs mit sich bringen würde.

4. Mit diesen negativen Punkten muss auch in der Nachkriegszeit gerechnet werden. Erforderlich wären grosse und moderne Schiffe, so dass eine direkte oder indirekte Subventionierung nicht zu umgehen wäre, wie dies bei sämtlichen seefahrenden Mächten der Fall sei. Ohne Subvention könnte nicht in die Konkurrenz eingegriffen werden.

5. Schwierig sei auch die Entscheidung, ob die Schweiz ihre Schiffe im Tramp- oder Linienverkehr einsetzen soll.

Dieser Einstellung des Spediteurenverbandes trat der Verband Schweizerischer Seereedereien in einer öffentlichen Erklärung entgegen, in welcher er mit Bedauern feststellt,

«dass sich der Schweizerische Spediteurenverband ohne vorherige Rücksprache mit unserer Organisation gegen die Beibehaltung der Schweizerflagge zur See nach dem Kriege ausgesprochen hat»⁹⁴.

In der Erwiderung der Reeder wurde vorerst energisch Stellung genommen dazu, dass noch nie von Behörden die Gewährung von Vorzugszöllen, Vorzugsbahnfrachten oder ähnlicher Vorteile verlangt worden sei, noch in Zukunft verlangt werde. Der Verband war der Ansicht, dass die schweizerische Seeschifffahrt nach dem Kriege auf privater Basis und ohne Unterstützung durch den Bund durchgeführt werden sollte.

Gegenüber der Vermutung, die Schweiz als schiffahrtstreibende Nation könne der in der Vorkriegszeit üblichen Vorzugsfrachten verloren gehen, was sich auf unsere Exportindustrie nachteilig auswirken würde, wurde geltend gemacht, dass bei kommenden internationalen Verhandlungen über Frachten die Schweiz, gestützt auf eine eigene Flotte, ein Mitspracherecht erhalten könnte. Es könnte sonst leicht der Fall eintreten, dass nicht niedrige sondern hohe Ausnahmefrachten für die Schweiz festgelegt würden. Nur eine eigene Schifffahrtsorganisation kann gegebenenfalls vor zu hohen Frachtraten schützen. Im übrigen besteht auch für die Industrie keine Gefahr, dass ihr infolge Bestehens einer eigenen Flotte Aufträge des Auslandes verloren gehen. Im Gegenteil werden neue Möglichkeiten zur Herstellung der elektrischen und anderen technischen Ausrüstungen unserer Schiffe geschaffen. Die Erhaltung der Schweizerflagge zur See ist aber auch von allgemein volkswirtschaftlicher Bedeutung, indem sie neue Beziehungen zu andern Ländern herstellt, und jungen Schweizern ein neues Feld der Betätigung im Ausland bietet.

Überdies wurde noch darauf hingewiesen, dass in Zukunft erneut schwierige Verhältnisse auftreten könnten, die, wie im gegenwärtigen Zeitpunkt, nur mit eigenen Schiffen überstanden werden könnten.

Dieser offiziellen Entgegnung traten noch andere, private Meinungen zur Seite, die dem Problem einer Schweizerflotte in Friedenszeiten wesentlich zuversichtlicher gegenüberstanden. Vor allem wurde betont, dass die Schweizerflotte nach dem Krieg ein rein privatwirtschaftliches Unternehmen sein sollte ohne irgendwelche Subventionen, so wie das auch bei den Handelsflotten Norwegens oder Griechenlands, die ohne staatliche Unterstützung bemerkenswerte Resultate erzielten, der Fall war.

Ausserdem kann gar keine Rede davon sei, dass eine schweizerische Handelsflotte in erster Linie von unsern Importeuren und Exporteuren zu berücksichtigen sei. Diesen, wie auch unsern Reedern, steht selbstverständlich der freie Frachtenmarkt zur Verfügung.

In seiner Replik⁹⁵ führte der Schweizerische Spediteurenverband aus, eine schweizerische Hochseeflotte hätte mit erheblich höheren Selbstkosten zu kalkulieren als die mächtigen ausländischen Schiffahrtsgesellschaften, die von ihren Regierungen aus militärischen oder kolonialpolitischen Gründen direkte oder indirekte Zuschüsse erhalten. Die Folge davon würde sein, dass die schweizerischen Reedereien für hohe Seefrachten eintreten müssten. Hingegen sei erfreulich, dass der Reedereiverband als solcher sich von seinen Mitgliedern, die früher Bundesunterstützung verlangt hatten, distanzieren und ausdrücklich erkläre, dass die Seeschifffahrt nach dem Kriege ohne Bundesunterstützung weiter betrieben werden soll.

Als Abschluss dieses Kapitels sei noch einem weiteren Gegner das Wort gegeben, der nach längerer Untersuchung zum Schluss kam, «dass, wie auch diese Schifffahrt organisiert werden kann, das Resultat finanziell entweder untragbar für den schweizerischen Importhandel würde, oder aber untragbar für den Staat, falls er die Frachten-Gleichstellung mit den Konkurrenzlinien durch Subventionen an die Schweizerschifffahrt ausgleichen wollte, was natürlich mit Leichtigkeit einige Millionen Franken im Jahr bedeuten würde»⁹⁶.

Wessen Auffassung der Wirklichkeit am nächsten kam, geht aus den nachstehenden Seiten hervor. Immerhin muss man dieser Auseinandersetzung zugute halten, dass sie zu einem Zeitpunkt stattgefunden hatte, wo der Ausgang des Krieges und die kommenden Verhältnisse noch völlig ungewiss waren.

3. Die Übergangsperiode 1945/46

Die Situation gerade anschliessend an den Waffenstillstand vom 8. Mai 1945 brachte unseren Seetransporten keine sofortigen Erleichterungen. Hauptsächlich die kriegsversehrten französischen Hafenanlagen, welche der Schweiz zur Verfügung gestellt worden waren, kamen für einen raschen Entlad unserer Versorgungsschiffe noch nicht in Frage. Zudem mangelte es an Zwischenlagerplätzen.

Aus diesen Gründen mussten die Schiffe wie bis anhin zur Hauptsache in Lissabon gelöscht werden, wo sich die im Pendelverkehr weiter zu transportierenden Waren in gewaltigem Masse aufstapelten und die beträchtliche Höhe von nahezu $\frac{1}{4}$ Millionen t erreichten.

Ein weiteres, den Pendelverkehr hinderndes Moment – die spanischen Schiffe durften die französischen Häfen nicht anlaufen – konnte nach Verhandlungen in Madrid behoben werden, wobei eine gleichzeitige Reduktion der Pendelfracht von \$ 33.– auf \$ 25.– pro Tonne erzielt wurde. Trotzdem zeigte der Pendelverkehr nur sehr langsame Fortschritte. Erst als die Alliierten im September 1945 die Häfen Genua, Savona und Antwerpen für den Schweizerverkehr freigaben, trat die erhoffte, fühlbare Besserung ein⁹⁷. Diese wurde ausserdem begünstigt durch die Zuteilung von UMA-Tonnage, auf die im folgenden Abschnitt eingegangen wird.

a) *Gründung eines alliierten Schiffahrtspools: United Maritime Authority (UMA)*

Am 5. August 1944 haben die Vereinigten Nationen ein internationales Übereinkommen abgeschlossen, worin sie sich verpflichteten, bis zur Beendigung des Krieges in Europa und im Fernen Osten, zusammen den für militärische und zivile Zwecke benötigten Schiffsraum allen Ländern, die der Kontrolle der Vereinigten Nationen unterstellt sind, sicherzustellen.

Folgende, der schweizerischen Regierung überreichte Pressemeldung vermittelt ein klares Bild⁹⁸:

«Das soeben veröffentlichte Abkommen über die Beibehaltung der koordinierten Kontrolle über die Handelsschifffahrt der Vereinten Nationen ist eine Ergänzung zu den bereits bestehenden Übereinkommen und am ehesten im Zusammenhang mit diesen zu verstehen. Zur Zeit sind alle britischen und amerikanischen Schiffe (mit Ausnahme einiger Küstenschiffe) von ihren Regierungen requiriert. Dies gilt auch für den Grossteil der Schiffe der übrigen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen, die für die Dauer des Krieges in Europa an das British Ministry of War Transport oder an die War Shipping Administration in Charter vermietet, oder in anderer Form zur Verfügung gestellt worden sind. Es bestehen somit zwei Shipping Pools, deren Funktionen durch die gemischte Schifffahrts-Aufsichtsbehörde koordiniert werden, wobei die Regierungen Grossbritanniens, der USA und übrigen Vereinten Nationen sich gegenseitig konsultieren.

Bei, oder kurz nach Einstellung der Feindseligkeiten in Europa werden die bestehenden Vereinbarungen über den Einsatz der Schiffe anderer Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen durch das British Ministry of War Transport und die War Shipping Ad-

ministration aufgehoben. Dagegen wird auch weiterhin eine grosse Nachfrage nach Schiffsraum für militärische Zwecke und zur Versorgung der befreiten Gebiete, sowie zur Deckung anderer Bedürfnisse der Vereinten Nationen vorhanden sein. Die beteiligten Regierungen haben sich im Übereinkommen verpflichtet, den Vereinten Nationen für die erwähnten Bedürfnisse den notwendigen Schiffsraum solange beizustellen, bis der Krieg im Fernen Osten gewonnen ist.

Um eine wirkungsvolle Zusammenarbeit zu gewährleisten, und allen verfügbaren Schiffsraum zu erfassen, wird ein entsprechender Apparat in Form eines Vereinten Maritimen Rates und eines Vereinten Schiffsahrts-Exekutivausschusses geschaffen. Diese Körperschaften nehmen ihre Tätigkeit bei Kriegsende in Europa auf, um die im Abkommen getroffenen Bestimmungen in die Tat umzusetzen. Die Bestimmungen haben Gültigkeit bis 6 Monate nach Kriegsende in Europa oder dem Fernen Osten, je nachdem welches nacher sein wird, sofern nicht früher eine Aufhebung oder Änderung einstimmig vereinbart wird.

Das Übereinkommen wurde von den Regierungen Belgiens, Kanadas, Griechenlands, der Niederlande, Norwegens, Polens, des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und der USA unterzeichnet, während das französische Befreiungskomitee sich bereit erklärte, dass aller französischer Schiffsraum zur Verfügung der Vereinten Nationen ist und bleibt. Die Sowjetregierung und die Regierungen anderer Vereinten Nationen werden auf dem Laufenden gehalten.

Das Übereinkommen ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit in Vergangenheit und Gegenwart, zwischen den Regierungen, die im wesentlichen zur Beistellung des Schiffsraums für die Bedürfnisse der Vereinten Nationen beigetragen haben. Diese Zusammenarbeit wird auch in naher Zukunft zum Nutzen der Allgemeinheit fortgesetzt. Die Mitwirkung aller Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen, die das Übereinkommen nicht unterzeichnet haben und diejenige anderer freundlich gesinnter Länder ist willkommen. Es ist zu erwarten, dass einige unter ihnen dem Übereinkommen beitreten und die resultierenden Verpflichtungen eingehen werden.»

Daraus sehen wir, dass man offenbar nach Kriegsende Störungen, die sich u. a. aus dem Rücktransport des alliierten Militärs und seines immensen Kriegsmaterials ergeben könnte, im Schiffsverkehr vermei-

den wollte, indem die sogenannten UMA-Schiffe, welche alliiertes Material und Truppen nach Amerika zurücktransportieren, auf ihrer Rückreise nach Europa, anstelle einer Leerfahrt, nun Waren beispielsweise für die Schweiz mitzunehmen haben.

b) Neue Tonnagesituation infolge Zuteilung von Schiffen durch die UMA

Unerwartet rasch ist dem schweizerischen Begehren nach zusätzlicher Tonnage entgegengekommen worden. Die United Maritime Authority erklärte sich in Verhandlungen vom 24. und 30. August 1945⁹⁹ bereit, der Schweiz genügend Schiffsraum zur Verfügung zu stellen, um ihre Bedürfnisse zu befriedigen. Es bestehe infolgedessen für die Schweiz kein Grund, Schiffe zu kaufen oder zu chartern.

Auf Grund der Bedingungen, dass

1. die Waren im Verladehafen verschiffungsbereit liegen müssen,
2. das Löschen in den Bestimmungshäfen in normaler Frist zu erfolgen habe, und
3. Zwischenlagerungen in den Entladehäfen tunlichst vermieden werden sollen,

wurden der Schweiz für die Monate September–Dezember 1945 folgender Schiffsraum in Aussicht gestellt:

100 000 t Getreide	}	ab Nordamerika
100 000 t Kohle		
80 000 t Rohstoffe und Stückgüter		
30 000 t Schwefel und Asbest		
100 000 t Futtermittel		ab Südamerika
410 000 t total		

In diesem Sinne sind der Schweiz vorerst für den Monat September 10 Schiffe zugewiesen worden:

- 3 für Kohle nach Savona
- 3 für Getreide nach Genua
- 1 für Zucker und Baumwolle nach Genua
- 1 für Bauxit und Aluminium nach Antwerpen
- 1 für Schwefel nach Antwerpen
- 1 für Stahl und Kupfer nach Antwerpen¹⁰⁰

Zu diesen Zahlen kommt noch der Schiffsraum, der uns in schwedischen und englischen Häfen bereitgestellt wurde. Es bestand die Abmachung, dass auf jedem UMA-Dampfer, der auf der Route Schweden–Belgien verkehrte, bis zu 500 t für die Schweiz zugeladen werden konnten¹⁰¹.

Damit verfügte die Schweiz nun effektiv über genügend Frachtraum, um ihre Transporte abwickeln zu können. Diese rasche Veränderung der Tonnagesituation hatte für uns die Folge gehabt, dass nicht mehr die Schiffsraumnot, sondern die Bewältigung des Abtransportes vom Ausladehafen in die Schweiz zum eigentlichen Transportproblem geworden ist. Die Hafenanlagen und die Bahnverhältnisse in den vom Kriege verwüsteten Ländern liessen immer noch zu wünschen übrig. Besserungen traten ein, nachdem sich die französischen und belgischen Bahnen bereit erklärt hatten, in gewissem Umfange eigene Wagen zu stellen, und auch der italienisch-schweizerische Güterverkehr per Bahn freigegeben worden war¹⁰².

Noch Ende 1945 arbeitete nur Antwerpen, vom Standpunkt des Schiffsverkehrs aus gesehen, normal, während die Verhältnisse in Genua und in den südfranzösischen Häfen noch immer nicht geordnet waren. Zum selben Zeitpunkt traten dann auch noch Stockungen, Schwierigkeiten betreffend Einlagerung und Abtransport in den Löschhäfen usw. ein infolge von Streiks in den USA. Diese wirkten sich auf die Schiffe verzögernd aus, so dass zeitweise mehrere Schiffe miteinander in Europa eintrafen, und die schon nicht voll funktionierenden Häfen noch mehr belasteten¹⁰³.

Diese Betrachtungen lassen doch immerhin den Schluss zu, dass gleichläufig mit der Lockerung der gewaltigen Tonnagenot die Landtransporte einige Fortschritte in Richtung einer annähernden Normalisierung zu verzeichnen hatten.

Ein Mangel an UMA-Schiffen war nur noch in dem von England verwalteten Bereich zu konstatieren, der sich zur Hauptsache auf Europa, Afrika und Südamerika erstreckte, weil England selbst knapp an Tonnage war. Deshalb wurden die acht gecharterten griechischen Schiffe zusammen mit den eigenen vorwiegend im Verkehr mit den eben erwähnten Gebieten eingesetzt. Dagegen wickelte sich der Verkehr mit den USA fast ausschliesslich auf UMA-Schiffen ab.

c) Aufhebung des BRB betreffend die Amortisation schweizerischer Seeschiffe und die Schaffung von Erneuerungsfonds vom 29. Juni 1943

Nicht nur hinsichtlich des Schiffsraumes, sondern auch auf dem Gebiete der Seefrachten sind grundlegende Änderungen eingetreten. Unter anderm wurden die UMA-Frachten wesentlich tiefer als die bis anhin auf schweizerischen Schiffen bezahlten Frachten angesetzt. Sie konnten deshalb so tief gehalten werden, weil die UMA-Schiffe in beiden Verkehrsrichtungen Frachten einnahmen. Dagegen konnten

die schweizerischen Reeder bis jetzt nicht mit Rückfrachten rechnen, hatten also in einer Richtung gewissermassen Leerfahrten durchzuführen.

Nehmen wir als Basis die Frachten für Getreide, so stellen wir folgendes fest:

1. Von USA nach Genua/Antwerpen sind die Frachten von ca. \$ 40.- (anfangs 1945) auf ca. \$ 14.- (1946) gesunken;
2. Von Südamerika sind die Frachten für Getreide von ca. \$ 70.- (anfangs 1945) auf ca. \$ 18.- zurückgegangen;
3. Der Rückgang der Frachten für Stückgüter bewegte sich ungefähr im gleichen Verhältnis¹⁰⁴.

Durchschnittlich sind also die Frachtraten 1946 auf $\frac{1}{3}$ des Betrages gesunken, der noch anfangs 1945 bezahlt werden musste.

Diese rückläufige Entwicklung der Seefrachten machte den Bundesratsbeschluss vom 29. Juni 1943 und dessen Ausführungsvorschriften, wonach den privaten Schiffseigentümern die Einrechnung einer Amortisations- und Erneuerungsquote in die Seefracht, zwecks Abschreibung der Schiffe auf einen provisorischen Nachkriegswert und zur Äufnung eines Fonds für den Neuerwerb von Seeschiffen illusorisch.

Der erwähnte Bundesratsbeschluss war deshalb nicht mehr tragbar, weil die Frachtgeber nicht mehr gewillt waren, die um diese Quote höheren Frachtsätze zu bezahlen. Jede weitere Beschäftigung unserer Schiffe erwies sich praktisch nur noch zu den Konkurrenzfrachten möglich. Mit einem neuen Bundesratsbeschluss vom 10. November 1945 wurde deshalb derjenige vom 29. Juni 1943 ausser Kraft gesetzt¹⁰⁵.

«Tatsachen, die noch vor Inkrafttreten des Aufhebungsbeschlusses eingetreten sind, wurden noch nach den Bestimmungen des aufgehobenen Beschlusses beurteilt (Art. 1, 3).»

Damit wurde die Grundlage geschaffen, die Frachten der Schweizer-schiffe den neuen Verhältnissen sofort anzupassen.

Beizufügen ist hier, dass auf Grund des obenerwähnten Bundesratsbeschlusses nur die Suisse-Atlantique S.A. und die Schweizerische Reederei AG Erneuerungsfonds besaßen. Jene hatten den Bau eines Schiffes von ca. 9000 Tonnen Tragfähigkeit in England in Auftrag gegeben, und sich verpflichtet, die Schiffsmotoren aus der Schweiz zu beziehen, diese hatte zwei Frachtschiffe zu je 3000 Tonnen ebenfalls in England bestellt, die von schon vorher (1944) beorderten Sul-

zer-Dieselmotoren angetrieben werden sollen. Den beiden Reedereien wurde für die Verwendung des in dem Fonds liegenden Geldes zum Neuerwerb von Seeschiffen eine vom 23. Januar 1946 an laufende, auf 2,5 Jahre festgesetzte Frist eingeräumt¹⁰⁶. Diese «angemessene» Frist bedeutete, dass bis zum 23. Juli 1948 die neu erworbenen Schiffe betriebsbereit zur Verfügung der Reeder stehen müssten, ansonst gemäss Art. 11 des erwähnten BRB die in den Fonds liegenden Mittel an die Bundeskasse gefallen wären. Der Nachkriegswert für die aus den Fondsmitteln zu bauenden neuen Schiffe wurde auf Fr. 200.– pro DWT festgesetzt¹⁰⁷.

*C. Auf- und Ausbau der Schweizerflotte
in der Nachkriegszeit*

1. Abbau der kriegswirtschaftlichen Organisationen

a) Land- und Seetransporte 1946/47

In der ersten Hälfte des Jahres 1946 nahmen die Zufuhren beträchtliche Dimensionen an, besonders aus Übersee. Zu den bundeseigenen und den unter Zeitcharter fahrenden Griechenschiffen kamen eine Anzahl fremder Schiffe, die, ebenfalls in Zeitcharter gemietet, aus Südamerika Getreide und Futtermittel, von Nordamerika Kohle und industrielle Rohstoffe nach Europa transportierten. Nachdem aber die Einfuhrmöglichkeiten auf dem Landweg immer noch reduziert waren, hatte das KTrA ein Prioritäts-Genehmigungsverfahren zwecks Koordinierung der See- und Landtransporte eingeführt¹⁰⁸. Darin wurde das monatliche Einfuhrkontingent ab 15. Dezember 1945 auf 195 000 Tonnen festgesetzt, d.h. 115 000 t für gedeckte und 80 000 t für offene Wagen. Ausgenommen für Benzintransporte musste für Verschiffungen von über 5 Tonnen eine Prioritätsgenehmigung beigebracht werden.

Bis September des Jahres 1946 hatte sich die Transportlage wie folgt entwickelt (Einfuhr):

<i>Landtransporte</i>			
Januar	326 000 t	davon aus Übersee	209 000 t
Februar	430 000 t	davon aus Übersee	251 000 t
März	470 000 t	davon aus Übersee	251 000 t
April	430 000 t	davon aus Übersee	201 000 t
Mai	456 000 t	davon aus Übersee	256 000 t
Juni	422 000 t	davon aus Übersee	234 000 t
Juli	468 000 t	davon aus Übersee	175 000 t
August	480 000 t	davon aus Übersee	203 000 t
September	476 000 t	davon aus Übersee	217 000 t
	3 958 000 t	davon aus Übersee	1 997 000 t ¹⁰⁹

Von den rund 4 Millionen Tonnen, wovon ungefähr die Hälfte aus Übersee stammte, sind durchschnittlich pro Tag eingeführt worden:

Januar	11 000 Tonnen
Februar	15 000 Tonnen
März	15 000 Tonnen
April	15 000 Tonnen
Mai	15 000 Tonnen
Juni	15 000 Tonnen

Juli	15 000 Tonnen
August	16 000 Tonnen
September	16 000 Tonnen ¹⁰⁹

Mit Ausnahme der Kohlen- und Getreidezufuhren waren bereits 1946 die Vorkriegsziffern annähernd wieder erreicht worden. Die Vorkriegsquantitäten, einschliesslich Kohle und Getreide, beliefen sich auf ca. 620 000 Tonnen monatlich, beziehungsweise ca. 21 000 t täglich.

Eine grosse Entlastung des Bahnverkehrs resultierte aus der Wiederaufnahme des Rheinverkehrs¹¹⁰. Die Importe über den Basler Rheinhafen wiesen folgende Mengen auf:

Februar	2 400 Tonnen
März	11 000 Tonnen
April	32 000 Tonnen
Mai	94 000 Tonnen
Juni	118 000 Tonnen
Juli	144 000 Tonnen
August	164 000 Tonnen
September	174 000 Tonnen

Die Lagerbestände in den Häfen waren auf den normalen Stand zurückgesunken, so dass Überfüllungen, die während und auch noch einige Zeit nach dem Krieg typisch waren, nicht mehr vorkamen. Massengüter wie Getreide, Futtermittel, Ölsaaten, flüssige Brennstoffe usw. wurden in der Regel nach Antwerpen und Rotterdam disponiert, wo sie von den Seeschiffen normalerweise direkt in die Rheinkähne umgeladen werden konnten.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1946 sind dann die Zufuhren aus Übersee etwas zurückgegangen, hauptsächlich infolge Streiks in den USA, mangelhafter Andienung der Waren, und zum Teil auch wegen Überfüllung und Verstopfung der argentinischen Häfen. Die Ursache davon war in den grossen Bezügen der UNRRA zu suchen.

Die hauptsächlichsten Importgüter waren Hafer, Gerste und Mais aus Südamerika, Kohle und Zucker aus Nordamerika. Gelegentlich kam auch Kanada in den Bereich unseres Schiffsverkehrs, von wo zur Hauptsache etwas an Getreide bezogen wurde. Dennoch mussten weitere Rückschläge in den Überseezufuhren in Kauf genommen werden, da erneut für die Schweiz die Weizenquoten vermindert wurden. Dagegen blieb die Kohlenzufuhr aus Nordamerika im gleichen Rahmen. Sie wurde nur hin und wieder durch weitere Streiks gestört.

Von neuer Bedeutung für die Schweiz wurde nun auch der Hafen von Rotterdam, wegen des, wie wir bereits gesehen haben, anschliessenden Rheintransportes. Doch trat auch hier gegen Ende des Jahres infolge niedrigen Pegelstandes und anschliessender Vereisung des Rheines eine fast vollständige Lahmlegung der Häfen Antwerpen und Rotterdam ein, wovon Genua profitierte, um zu unserem hauptsächlichsten Löschhafen zu werden.

Diese Ausfälle bewirkten hie und da Zeiten, wo es schwierig war, alle unsere Schiffe zweckmässig zu beschäftigen. Um einen Stillstand gewisser Teile unserer Flotte zu vermeiden, wurde mit ihnen eine Anzahl Reisen auf fremde Rechnung gemacht, wobei die erzielten Frachteinnahmen die Betriebsauslagen wesentlich überstiegen.

Die Beschaffung von zusätzlichem Schiffsraum begegnete keinen Schwierigkeiten mehr, da seit März 1946 auf den Weltmeeren die freie Konkurrenz wieder einsetzte, was Gegenstand des nächsten Abschnittes ist.

b) Auflösung der United Maritime Authority

Am 4. Februar 1946 ist in London die Schifffahrtsversammlung der Vereinten Nationen einberufen worden, um über die Zukunft des alliierten Schifffahrtspools, der UMA, Beschluss zu fassen.

Gemäss den getroffenen Bestimmungen hatte dieser Pool sechs Monate nach Kriegsende mit Japan zu existieren aufzuhören, sofern nicht bereits vorher anderweitige Abmachungen festgelegt worden waren¹¹¹. Die Aufhebung der UMA wurde dann auch auf den 2. März 1946 beschlossen¹¹². Folgende Auswirkungen resultierten daraus:

1. Die Schifffahrt war für die privaten Reeder grösstenteils wieder frei. Es wurden nur noch gewisse Kontrollen aufrecht erhalten. So hatte das Ministry of War Transport in London die Aufsicht über die westliche Hemisphäre und Südamerika, die War Shipping Administration in Washington über Nord- und Zentralamerika.

2. Länder, die im Besitze überschüssiger Tonnage waren, konnten immer noch von den alliierten Behörden angehalten werden, diese ihnen zur Verfügung zu stellen, um vor allem die Transporte der UNRRA durchzuführen.

3. Es war wieder möglich, mit ausländischen Reedern freie Verhandlungen zu pflegen, und direkte Charterungen abzuschliessen. London wurde, wie schon vor dem Krieg, wiederum das wichtigste Zentrum als Frachtenmarkt. Dort sind u.a. auch vom KTrA in der

Folge einige Charterungen abgeschlossen worden, um im Mittelmeer und von Südamerika Massengüter zu transportieren¹¹³.

4. Auch der Verkehr der Linienschiffe wurde wieder aufgenommen, was in erster Linie der Verschiffung von Stückgütern zugute kam. Im Januar 1946 waren die freien Verschiffungen mit Liniendampfern bis auf 100 Tonnen beschränkt, wurden aber bis Ende März auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 500 Tonnen pro Einzelsendung erhöht. Dennoch blieben auch auf diesem Sektor gewisse Prioritätsvorschriften bestehen.

5. Ab 2. März 1946 konnte die Verschiffung ab den nordischen Staaten sowie auch von England wiederum frei gestaltet werden, so dass die Interventionen des KTrA auf diesem Gebiet auf ein Minimum herabgesetzt worden sind.

6. Auf dem Frachtenmarkt waren noch immer die Tarife der UMA, welche vordem die Frachtraten und Charterbedingungen festlegte, richtungsweisend. Trotzdem gewann das Spiel Angebot/Nachfrage immer mehr an Bedeutung. Im grossen und ganzen kann gesagt werden, dass sich der Frachtenmarkt infolge der unsicheren Verhältnisse immer noch in Bewegung befand, und diese Unstabilität noch einige Zeit beibehielt.

Die Frachten ab Nordamerika zeigten keine grossen Abweichungen gegenüber denjenigen, die vor dem 2. März verlangt wurden. Dagegen hatten die Frachten ab Südamerika eine gewaltige Reduktion erfahren. Damals notierte Schwerfrucht ab River Plate noch \$ 18.- bis \$ 20.-¹¹⁴.

c) Abbau der schweizerischen kriegswirtschaftlichen Organisationen

Mit der zunehmenden Normalisierung der politischen und wirtschaftlichen Lage auf der ganzen Welt gingen auch die kriegswirtschaftlichen Aufgaben der verschiedenen, durch den Krieg bedingten Ämter zurück.

So machten die Verbesserung der Umschlags- und Transportverhältnisse auf der iberischen Halbinsel sowie das Ausbleiben der Löschung schweizerischer Versorgungsschiffe in spanischen und portugiesischen Häfen und der anschliessenden Weiterverfrachtung es möglich, die Vertretungen des Kriegstransportamtes im Ausland sukzessive aufzulösen¹¹⁵.

Aus gleichem Grunde konnte auch die Sektion für Landtransporte infolge Wegfalls der ihr übertragenen Aufgaben aufgehoben werden¹¹⁶. Von diesem Zeitpunkt an hatten sich die Verfrachter wegen der Wa-

genstellung im Ausland wieder an die fremden Bahnverwaltungen persönlich zu wenden, die nötigenfalls den fehlenden Transportraum bei den Schweizerischen Bundesbahnen zur Aushilfe anfordern konnten. Auf den gleichen Zeitpunkt ist auch die Sektion für Kriegsrisikoversicherung aufgehoben worden.

Des weitern erlaubte die progressive Rückkehr zu Friedensverhältnissen wieder, Diesel- und Heizöl aus normalen Quellen zu beziehen, sodass die entsprechenden Depots in Lissabon, Las Palmas und Funchal aufgehoben werden konnten. Dagegen lagen die Verhältnisse bei der Bunkerkohle noch nicht klar, sodass diese Lager in Funchal und St. Vincente beibehalten und durch Bezüge aus den USA gespiesen werden mussten.

Die zunehmende Verbesserung auch im Seeverkehr machte es zudem möglich, dass die Verschiffung von Stückgütern wieder der Privatwirtschaft überlassen werden konnte, wovon vor allem die schweizerischen Spediteure profitierten. Während des Krieges hatte diese Aufgabe das schweizerische Kriegstransportamt inne¹¹⁷. Diese Massnahme erlaubte den Spediteuren, ihre Transporte wiederum ihren Schiffahrtslinien, d. h. mit denen sie schon vor dem Kriege im Sinne einer Agentur zusammengearbeitet hatten, zukommen zu lassen.

Ab 15. Mai 1946 behielt das KTrA nur noch die Beschaffung von Schiffsraum und die Durchführung von Transporten für Rechnung der Eidgenössischen Getreideverwaltung, der Schweizerischen Genossenschaft für Getreide und Futtermittel, der Sektion für Kraft und Wärme (exklusive flüssige Brennstoffe) und der Warensektion des KEA in eigenen Händen.

In diesem Sinne kann auch von einer Lockerung auf dem Gebiete der Massengüter zugunsten der Privatwirtschaft gesprochen werden. Um diese transportieren zu können, wurden die Importeure und Spediteure ermächtigt, Charterungen von Schiffen auf eigene Rechnung abzuschliessen (mit Ausnahme der an die oben genannten Empfänger durchzuführenden Transporte); sie mussten aber das KTrA zum voraus über die vorgesehenen Charterabschlüsse benachrichtigen, und gegebenenfalls Bestimmungen von Seiten des KTrA betreffend Löschhafen entgegennehmen.

d) Verkauf der Bundesschiffe

In ihrer Sitzung vom 25. Oktober 1946 befasste sich die Beratende Kommission für das Transportwesen im Zuge der Abbaumassnahmen auch mit dem Verkauf der Bundesschiffe. Unter Zustimmung von

Herrn Bundesrat Stampfli beschloss die Versammlung, die Schiffe zu veräussern, sobald feststand, dass die Griechenschiffe weiterhin behalten werden konnten, um der politisch immer noch unstabilen Lage gewappnet entgegentreten zu können.

Eine in London eingeholte Schätzung der Schiffswerte ergab folgende Zahlen:

s/s «EIGER»	Fr. 2 000 000.-
m/s «SAENTIS»	Fr. 1 050 000.-
s/s «ST. GOTTHARD»	Fr. 875 000.-
s/s «CHASSERAL»	Fr. 525 000.- ¹¹⁸

Mit dem sofortigen Verkauf war es möglich, die damals günstige Marktlage auszunützen, und einem späteren Mindererlös vorzubeugen, der bei sinkenden Seefrachten und der dadurch eintretenden Tendenz rückläufiger Schiffspreise mit Sicherheit zu erwarten gewesen wäre. In der Tat ist dieser Fall dann auch eingetreten.

Die Ausschreibung der Schiffe zum Verkauf in der Schweiz erfolgte im Schweizerischen Handelsamtsblatt vom 23. November 1946 mit einem Anmeldetermin bis 16. Dezember, der anschliessend bis zum 28. Dezember verlängert worden war¹¹⁹. Mit der Einholung von Offerten auf dem internationalen Markt wurde die Firma Honegger & Ascott in London beauftragt.

Dazu kommentierte die National-Zeitung, Basel, wie folgt:

«Man fragt sich mit Interesse, in welche Hände diese Schiffe, die in den schwierigen Kriegsjahren, unter der Schweizerflagge fahrend, Wesentliches für unsere Landesversorgung mit unentbehrlichen Nahrungsmitteln und Rohstoffen und für die Aufrechterhaltung unseres allerdings stark reduzierten Exportes beigetragen haben, übergehen werden»¹²⁰.

Nach Ablauf der Anmeldefrist standen sich folgende Angebote gegenüber:¹²¹

Durch Vermittlung der Firma Honegger & Ascott trafen zwei ausländische Offerten ein:

1. Dänische Offerte:

Pauschalpreis für alle 4 Schiffe US\$ 1 650 000.- umgerechnet zum Finanzdollarkurs von Fr. 3.50 =

Sfr. 5 775 000.-

2. Schwedische Offerte:

Pauschalpreis für alle 4 Schiffe US\$ 1 600 000.– umgerechnet
zum Finanzdollarkurs von Fr. 3.50 =
Sfr. 5 600 000.–

An inländischen Offerten lagen vor:

3. Nautilus AG Glarus:

s/s «EIGER»	Fr. 2 000 000.–
m/s «SAENTIS»	Fr. 1 500 000.–
s/s «ST. GOTTHARD»	Fr. 1 250 000.–
s/s «CHASSERAL»	Fr. 800 000.–
	<u>Fr. 5 550 000.–</u>

4. Schweizerische Reederei AG / Suisse-Atlantique S.A.

Kollektivofferte:

s/s «EIGER»	Fr. 2 000 000.–
m/s «SAENTIS»	Fr. 1 500 000.–
s/s «ST. GOTTHARD»	kein Angebot
s/s «CHASSERAL»	kein Angebot

Zu diesen Offerten ist folgendes zu bemerken. Die schweizerischen Offerten waren ursprünglich tiefer gehalten und erst nach Kenntnissnahme der ausländischen auf die angeführten Zahlen erhöht worden.

Beim Erlös aus den ausländischen Angeboten hätte noch eine Vermittlungskommission von 3,5 % abgezogen werden müssen, was von der höchsten ausländischen Offerte immerhin Fr. 202 125.– ausgemacht hätte, wobei dann der Nettoerlös für den Bund noch Fr. 5 572 875.– betragen hätte, damit nur noch Fr. 22 875.– über der schweizerischen Offerte. In Anbetracht dessen und eventueller, weiterer an Honegger & Ascott für Selbstaussagen und Bemühungen zu zahlenden Entschädigungen

«erschien es deshalb als im schweizerischen Landesinteresse liegend, die Schiffe der Schweizerflagge zu erhalten und sie den schweizerischen Offerenten zuzuschlagen»¹²².

Mit Zustimmung des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes wurden verkauft:

s/s «EIGER»	Schweiz. Reederei AG	2 000 000.–
s/s «CHASSERAL»	Nautilus AG, Glarus	800 000.–
s/s «ST. GOTTHARD»	Nautilus AG, Glarus	1 250 000.–
m/s «SAENTIS»	Nautilus AG, Glarus	1 500 000.–
	<u>Gesamterlös</u>	<u>5 550 000.–</u>

Da die Nautilus AG die Übernahme der Schiffe «ST. GOTTHARD» und «CHASSERAL» ausdrücklich davon abhängig machte, dass ihr auch die «SAENTIS» zugeschlagen werde, war es nicht möglich, letzteres Schiff an die Kollektivofferenten gehen zu lassen. Dies deshalb, weil die Schiffe «ST. GOTTHARD» und «CHASSERAL» in einem anschliessenden Einzelverkauf nicht ohne einen erheblich geringeren Erlös hätten veräussert werden können.

Die Übergabe an die Käufer, anlässlich welcher sie die Kaufsumme zu entrichten hatten, erfolgte an folgenden Daten:

m/s «SAENTIS»	am 12. Februar 1947
s/s «ST. GOTTHARD»	am 28. Februar 1947
s/s «CHASSERAL»	am 11. März 1947
s/s «EIGER»	am 10. April 1947 ¹²³

Den neuen Eigentümern wurde für alle vier Schiffe vom Bundesrat das schweizerische Flaggenrecht verliehen. Parallel zum Verkauf der Bundesschiffe, der vom Weiterbestehen des Vertrages mit den griechischen Schiffen abhängig gemacht worden war, wurde dieser Vertrag um zwei mal sechs Monate verlängert, also bis Ende 1947, zu den gleichen Bedingungen wie bis anhin.

Nachdem sich nun auch die Lage im Überseeverkehr dahingehend gewandelt hatte, dass der Beschaffung von Schiffsraum für unsere Zufuhren keine Schwierigkeiten mehr erwachsen, und andererseits die Frachtraten auf dem freien Markt unter diejenigen der Griechenschiffe gefallen sind, nachdem ausserdem die Importkontingente von Massengütern wie Brotgetreide eine Verkürzung erfahren hatten, war ein vorsorgliches Behalten der Griechenschiffe unnötig. So wurden diese dann auf Ende des Jahres 1947 sukzessive den Eigentümern zurückgegeben.

Nachdem das Kriegstransportamt ermächtigt worden war, die bis anhin noch getätigten Schiffsbefrachtungen für die Sektion für Getreideversorgung des KEA, für die Warensktion des KEA, für die GGF, für den Schweiz. Gaswerkverband und für die «Socoswiss» auf Ende 1947 einzustellen, trat es mit Zustimmung des Vorstehers des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes auf den 1. Januar 1948 in Liquidation. Damit ist der Bund als Reeder aus dem Kreis der schweizerischen Schifffahrtsunternehmungen ausgetreten.

2. Die Reorganisation der Schweizerflotte

Entgegen der aus dem Journal de Genève stammenden Ansicht: «... Pendant une courte période de transmission, la Suisse pourra

encore utilement employer sa petite marine particulière. Mais la plupart des bateaux sont vieux, leur entretien est coûteux, et ils ne pourront être conservés pendant longtemps encore. Il ne semble pas qu'il soit utile ou raisonnable de vouloir les remplacer par des bateaux modernes. La Suisse ne peut prétendre à concurrencer les puissances maritimes dans le transport des marchandises destinées au pays ou en provenant»¹²⁴.

die natürlich allein nicht massgebend war, aber doch immerhin die Meinung der einen Partei mit Deutlichkeit zeigt, und die wahrscheinlich in dem den Schweizern etwas eigenen Konservatismus fundiert – Schuster, bleib bei deinem Leisten, – hatte sich unsere Flotte innert kürzester Zeit enorm gewandelt, so dass wir heute mit Stolz auf sie blicken können.

a) Ausgangslage

Wohl war «la plupart des bateaux vieux, leur entretien coûteux», dennoch hatten sie uns während des Krieges unschätzbare Dienste geleistet. Am besten kennzeichnet folgender Artikel die Lage:

«Die Kriegsjahre haben den eindeutigen Beweis erbracht, wie schwer es bei allfälligen neuen Komplikationen sein dürfte, Tonnage aufzutreiben. Ohne eigene Flotte wäre es in den Kriegsjahren um unsere Landesversorgung schlecht bestellt gewesen. Seien wir dessen stets eingedenk und begrüßen wir es, dass unsere massgebenden Kreise sich heute nicht leichtsinnig von der Seeschifffahrt abwenden, um sich ihrer erst in Zeiten der Not wieder zu erinnern»¹²⁵.»

Die Schwierigkeiten im Auftreiben von Tonnage bestanden damals darin, dass die Schweiz als neue zur See fahrende Nation darunter zu leiden hatte, dass die seefahrenden Länder bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges den Verkauf ihrer Schiffe einschränkten oder total verboten. Ausser einigen ältern Einheiten war mit wenigen Ausnahmen nichts zu erstehen. Wir mussten froh sein, uns mit dem Vorhandenen begnügen zu können. Doch folgen wir auch hier am besten der Feder eines Fachmannes:

«Mit wenigen Ausnahmen standen daher nur wenige ältere zum Teil ganz alte Schiffe zur Verfügung, Werften und Docks zur Überholung und Reparatur waren nur schwer erreichbar, Ersatzteile für Maschinen und Kessel, Siederohre, Kondenserrohre, Gusstücke und ganze elektrische Aggregate mussten aus der Schweiz bezogen wer-

den. Anstrichfarben, Schmier- und Putzmittel waren knapp geworden, und man versteht die in zahlreichen Briefen von Auslandschweizern an das Eidgenössische Seeschiffahrtsamt zum Ausdruck gebrachte Enttäuschung über das wenig würdige, gänzlich unschweizerische Aussehen unserer Schiffe in fremden Häfen. Dennoch gelang es mit der Zeit, hier Abhilfe zu schaffen, die Flotte in seetüchtigem Zustand und die Schiffe wiederum in die Register der Klassifikationsgesellschaften einzubringen. Es sind in all den Jahren eines angestrengten Dienstes keine Seeschäden oder Verluste zufolge technischer Mängel eingetreten.

Mit Ausnahme eines einzigen Doppelschraubenmotorschiffes bestand die Flotte aus kohlengefeuerten Einschraubendampfschiffen in der Grössenordnung von etwa 3000 bis 9000 t Tragfähigkeit, mit Maschinenleistungen von 2000 bis 3000 PS und Geschwindigkeiten von 8 bis 9 Knoten¹²⁶.»

Der Ausbau unserer Flotte nach dem Kriege hatte natürlich nach ganz anderen Gesichtspunkten zu erfolgen. Vor allen Dingen konnten jetzt die Wünsche der Käufer berücksichtigt, und, was noch wichtiger war, die Erfahrungen punkto Betrieb, Einrichtungen und Ausrüstung, Schiffstyp usw., aus dem Krieg verwertet werden.

In erster Linie musste danach getrachtet werden, die Geschwindigkeit bedeutend zu steigern, um damit eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieser Schiffe zu erreichen. Ausserdem war eine Verjüngung unserer Flotte in Form von geeigneten und modernen Schiffen dringend von Nöten.

b) Entwicklung bis Mitte 1950

Wenn wir an anderer Stelle von einem Durchschnittsalter unserer Flotte während des Krieges von über 30 Jahren lesen konnten¹²⁷, so stellen wir doch bereits 1948 eine beträchtliche Verjüngung fest. Die Flotte dieses Jahres weist bei einem Bestand von 12 Schiffen ein Durchschnittsalter von ca. 20 Jahren auf. Bereits sind anstelle einiger älterer Einheiten neue getreten.

1948 machte sich in den meisten europäischen Ländern eine Konjunkturabschwächung bemerkbar, welche man auf ein Abflauen der Konjunktur in den Vereinigten Staaten zurückführen konnte.

Im Gegensatz zu Amerika setzte sich in Europa die Rüstungskonjunktur nicht so entscheidend durch, so dass bald in einigen Ländern Sättigungserscheinungen auftraten. Der Verkäufermarkt¹²⁸ wurde eindeutig durch den Käufermarkt¹²⁹ verdrängt. Die Nachfrage

nach Konsumgütern nahm ab, die Produktion ging zurück, was zu einer Verminderung des Beschäftigungsgrades und in verschiedenen Industrien zu einer Verkürzung der Arbeitszeiten führte.

Das alles machte sich natürlich auch in der Schifffahrt bemerkbar. Doch wurde hier wie auch in der übrigen Wirtschaft eine allzu rasche Rückbildung durch die in Gangsetzung der Marshallplanhilfe vermieden.

1948/49 begann dann ein Ausgleich der Konjunkturtendenzen zwischen den USA und Europa, nicht zuletzt dank einer Verbesserung der Versorgungslage der Welt, die zu einer weitgehenden Stabilisierung der Preise und einer gewissen Abschwächung der Konjunkturlage geführt hat.

Das Jahr 1949 hatte für die Schweizerflotte eine vollständige Änderung in der Nutzung der Seetransporte gebracht infolge der Abwertung des Pfundes in England¹³⁰ und der Währungen verschiedener anderer Länder, welche dem englischen Beispiel folgten.

Der langsame Konjunkturrückgang hatte auf den Rohstoffmärkten ein Sinken der Preise verursacht, wodurch aber die Nachfrage nach Rohstoffen nicht gesteigert werden konnte.

Die Importe der Hartwährungsländer (in der Regel Gläubigerländer, deren Währung beliebig in eine fremde konvertiert werden kann) gingen zurück, während die Einfuhrbeschränkungen der Weichwährungsländer (in der Regel Schuldnerländer ohne beliebige Konvertibilität) weiter dauerten.

Die Zahlungsbilanzschwierigkeiten letzterer verschärften sich, was dann zu einer Korrektur des Wechselkurses führen musste. So kann man also die Pfundabwertung als einen Versuch betrachten, die rückläufige Konjunktur aufzuhalten oder mindestens zu korrigieren.

Diese Abwertung hatte nun verschiedene Wirkungen auf den schweizerischen Schifffahrtsbetrieb.

Eine kleinere, positive Folge ist darin zu sehen, dass diese Devaluation eine gewisse, aber minime Reduktion der Betriebskosten mit sich brachte, insbesondere dann, wenn ein Schweizer Schiff in dem Hafen eines Landes, dessen Währung abgewertet worden war, anlegte.

Die andere Seite aber sah so aus, dass die Abwertung nicht nur eine Senkung der Einkommen in Schweizerfranken unserer Reeder verursachte, sondern auch, in gewissen Sektoren, eine Baisse der Frachtraten im entwerteten Gelde zur Folge hatte.

Diese Situation machte sich vor allem im Nord- und Südatlantik bemerkbar, sowohl für die Trampschiffe als auch für die grossen Li-

nien¹³¹, wie zum Beispiel USA–Antwerpen/Genua, resp. Argentinien bis Genua.

In anderen Gebieten wie z.B. auf der Route Antwerpen–Antillen oder Genua/Marseille–Westafrika konnten sich die Frachten viel besser halten, sei es dass die «Konferenzen»¹³² wirksamer waren, sei es, dass vor allem bei der ersten Linie es sich um eine Dollarzone handelte.

Die Löhne der Mannschaft der Länder mit abgewerteter Währung sind natürlich automatisch reduziert worden, ausgedrückt in Schweizerfranken. Die Folge davon war, dass die Heuer, ausbezahlt von den Schweizer Reedern an Matrosen schweizerischer oder fremder Nationalität in unserer oder Dollarwährung, zu hoch waren, sodass sich ein Ausgleich aufdrängte.

Daraus geht hervor, dass die Rentabilität der Schweizerschiffe ungewiss geworden war, und «l'existence-même de notre flotte est mise en question»¹³³.

Ende März 1950 hatte sich der Bestand unserer Flotte auf 17 Schiffe erhöht. Davon waren 8 Motorschiffe und 4 Tanker, die übrigen wiesen Dampfantrieb auf. Das Durchschnittsalter ist wiederum etwas gesunken auf ungefähr 17 Jahre. Zu Beginn des Jahres 1950 waren, wie wir bereits oben gesehen haben, die Perspektiven für unsere Handelsflotte nicht gerade die besten. Die Abwertung des Pfund-Sterling mit der gleichzeitigen Senkung der Frachtraten, obwohl die Betriebskosten, im grossen und ganzen gesehen, gleich blieben, hatte eine etwas prekäre Situation hervorgebracht. Der Schweizerische Reederverband erklärte jedoch:

«Nous avons cependant renoncé à exposer le problème à nos autorités, chaque armateur décidant de prendre patience et de se défendre le mieux qu'il pouvait par ses propres forces¹³⁴.»

Beizufügen bleibt hier noch, dass infolge einer Intervention des Schweizerischen Reedereiverbandes vermittlels der schweizerischen Legation in Washington wider Erwarten erreicht werden konnte, dass unsere Schweizerschiffe zu den Transporten der ECA¹³⁵ zugelassen wurden.

c) Der Korea-Krieg und seine Folgen

Der Ausbruch des koreanischen Krieges im Juni 1950¹³⁶ gab vor allem in den USA das Signal zur Beschleunigung und Intensivierung der Rüstungspolitik. Dieser Zustand blieb nicht ohne Einfluss auf die Entwicklung des internationalen Wirtschaftslebens. Durch den Korea-

Krieg wurde erneut eine Atmosphäre der Hochkonjunktur geschaffen. Sozusagen sämtliche Märkte wurden von einer Haussetendenz erfasst, da die meisten Regierungen sich «vorsorglicherweise» eindeckten (Angstkäufe). Diese kriegswirtschaftliche Vorratshaltung bewirkte in gewissen Warengruppen ein fühlbares Manko, und einen enormen Preisauftrieb, wie es sich zum Beispiel in den Lebenshaltungskosten manifestiert¹³⁷.

Das gleiche Bild treffen wir auch in der Seeschifffahrt an. Der Korea-Krieg belebte augenblicklich wiederum die Frachtraten und jagte sie in die Höhe infolge der vermehrten Vorratsbedürfnisse Europas und der zusätzlichen Transporte im Pazifik.

Eine ausserordentlich grosse Nachfrage der Vereinigten Staaten nach Tonnage von ihrem Kontinent nach Europa bewirkten die Krisen in den Kohlengebieten von England, Holland und Deutschland. Gegen Ende des Jahres waren die Frachtraten auf den meisten Strecken für Massengüter zwei bis dreimal höher als zu Beginn des Jahres. Die Konferenzfrachten auf den diversen Linien unterlagen geringeren Schwankungen. Doch wurde auch bei ihnen die «Besserung» in der zweiten Hälfte des Jahres willkommen geheissen¹³⁸.

Der Schweizerische Reedereiverband schrieb im Hinblick auf diese konjunkturellen Schwankungen in seinem Jahresrapport 1950:

«Les circonstances des deux dernières années montrent bien les aléas qu'importe le métier d'armateur et la nécessité dans les périodes favorables de pouvoir effectuer des amortissements suffisants et de constituer des réserves pour les temps difficiles qui ne manquent pas de se présenter¹³⁹.»

Unsere Flotte wies am 15. März 1951 folgenden Bestand auf:

- 8 Dampfschiffe
- 9 Motorschiffe
- 3 Tankschiffe

Die Gesamttonnage betrug ungefähr 110 000 Tonnen.

d) Erhöhung der schweizerischen Übersee-Tonnage mit Bundeshilfe

In Anbetracht der kritischen Situation, die sich in Krisenzeiten bei der Beschaffung der notwendigen Tonnage für die Versorgung unseres Landes ergab, hatte der Verband schweizerischer Seereedereien beschlossen, sich mit unsern Behörden in Verbindung zu setzen, um einen gemeinsamen Plan zur Erhöhung der Schweizerflotte auszuarbeiten¹⁴⁰.

Von Seiten der Reeder wurden im Prinzip folgende Vorschläge gemacht¹⁴¹:

Unsere Flotte sollte um ungefähr 60 000 Tonnen vergrössert werden, wozu nur Schiffe, die nach 1945 konstruiert worden sind, in Frage kommen. Diese müssen geeignet sein, im transatlantischen Verkehr eingesetzt werden zu können. Die Finanzierung des Ankaufs respektive Baus dieser Schiffe hätte auf jeweilige Anfrage der Reeder zu 75 % durch den Bund zu erfolgen, unter der Bedingung natürlich, dass Kontrolle und Betrieb von der Schweiz aus durchgeführt werden.

Zur Bestimmung des Amortisationsbetrages wurde eine Lebensdauer der Schiffe von 16 bis 18 Jahren angenommen, wobei spätestens am Ende dieser Periode alle vorgeschossenen Beträge zurückbezahlt sein müssen.

In Friedens- wie in Kriegszeiten beschäftigen die Reeder ihre Schiffe auf eigenes Risiko und eigene Rechnung, nur, wenn es die Situation verlangt, sind sie für die Transporte des Bundes reserviert.

In normalen Zeiten verlangen die Reeder, dass der Bund, und die Getreideverwaltung 50–80 % ihrer Transporte zu den auf dem Markt herrschenden Bedingungen ihnen anvertrauen.

Da das Betriebsrisiko gänzlich zu Lasten der Reeder geht, sollten diese normalerweise frei sein, ihre Schiffe, welche zu diesen Bedingungen erworben worden waren, zu verkaufen, ausgenommen dann natürlich, wenn es die internationale Lage oder der Bundesrat anders verlangen.

Sobald Feindseligkeiten ausbrechen, müsste der Bund diese Schiffe unter Schweizerflagge gegen die Kriegsrisiken versichern. Diese Bestimmung hätte für die schwimmenden wie für die noch im Bau befindlichen Schiffe zu gelten, sofern sie für die Schweizerflagge bestimmt sind.

In diesem Sinne gingen die Vorschläge an das Kriegstransportamt, von wo aus sie dem Bundesrat unterbreitet wurden, der sich in den Sitzungen vom 17. und 21. November 1950 damit beschäftigte und folgenden Beschluss fasste:¹⁴²

«Das Eidgenössische Politische Departement wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement und dem Finanz- und Zolldepartement (Finanzverwaltung) mit schweizerischen Reedereien unter folgenden Bedingungen Verträge über die Beschaffung zusätzlichen Schiffsraums von ca. 60 000 t DW abzuschliessen:

1. Mit Hilfe des Bundes sind nur Frachtschiffe zu bauen oder zu kaufen, die für den Überseeverkehr geeignet sind. Ausgeschlossen ist der Bau oder Erwerb von Tank- oder anderen kleinen Schiffen, die sich für den Überseeverkehr nicht eignen. Für den Ankauf kommen nur moderne Schiffe, die möglichst nicht vor 1940 gebaut worden sind, in Frage.

2. Die Schiffe müssen mindestens 12 Knoten Geschwindigkeit haben und sich für den transatlantischen Verkehr eignen und den Bedürfnissen in Zeiten gestörter Zufuhren möglichst Rechnung tragen.

3. Die übrigen technischen Bedingungen setzt das Politische Departement im Einvernehmen mit den zuständigen Amtsstellen fest.

4. Die Reederei, die mit Hilfe des Bundes ein Seeschiff kauft oder baut, hat sich zu verpflichten, dieses während 6 Jahren nach Ankauf oder Fertigstellung in seetüchtigem Zustand zu halten und nicht ohne Zustimmung des Bundes zu veräußern.

5. Der Bund gewährt den Reedern Darlehen in der Höhe von 75 % des Kaufpreises oder der Baukosten der zusätzlich beschafften Schiffe. Dabei sollen die Bundesguthaben im Ausland nach Möglichkeit berücksichtigt werden.

Die Darlehen werden sichergestellt durch Schiffsverschreibungen im ersten Rang.

6. Die Darlehen sind jährlich zu verzinsen.

Während der Bauzeit und den ersten 6 Jahren nach Ankauf oder Fertigstellung der Schiffe beträgt der Zinsfuß 2 %, in den folgenden 5 Jahren 2 ½ % und nachher 3 %.

7. Die Darlehen sind in 15 Jahren nach Ankauf oder Fertigstellung der Schiffe zurückzuzahlen, und zwar:

- a) in der ersten Periode von 6 Jahren 6/15 der Darlehen,
- b) in der zweiten Periode von 5 Jahren 5/15 der Darlehen,
- c) in der dritten Periode von 4 Jahren 4/15 der Darlehen.

Innerhalb der einzelnen Perioden entscheiden die Reeder frei über den Zeitpunkt der Rückzahlung. Die Reeder sind berechtigt, die Darlehen rascher zurückzuzahlen. Sollte es den Reedern zufolge von Ereignissen, für die sie nicht einzustehen haben, unmöglich sein, die vertraglichen Amortisationen für die erste Periode fristgerecht zu leisten, so wird der Bundesrat ein Gesuch um Stundung wohlwollend prüfen.

8. Geht ein gemäss diesem Beschluss in Bau gegebenes Schiff vor dem Stapellauf zufolge unversicherbarer Kriegsrisiken verloren, so übernimmt der Bund $\frac{3}{4}$ der verlorenen Investitionen.

9. Die Frage der steuerrechtlichen Abschreibung der mit Hilfe des Bundes erworbenen Schiffe wird im Rahmen des jeweils geltenden eidgenössischen Steuerrechtes durch die eidgenössische Steuerverwaltung nach Anhören des Verbandes schweizerischer Seereedereien geregelt.

10. Unter der Voraussetzung der Annahme der Übergangsordnung kann für deren Zeitdauer die eidgenössische Steuerverwaltung im Hinblick auf die in Aussicht genommene liberalere Abschreibungspraxis den kantonalen Wehrsteuerverwaltungen empfehlen, bei der Wehrsteuer in der ersten Periode der Rückzahlung der Bundesdarlehen von 6 Jahren folgende Lösung anzuerkennen:

Abschreibung von 30% des Anschaffungswertes der unter die Vereinbarung fallenden Seeschiffe, unter der Voraussetzung, dass die der steuerlich geltend gemachten Amortisation entsprechenden Beträge zur Rückzahlung der Darlehen der Eidgenossenschaft verwendet werden. Die Verteilung der vorzunehmenden Abschreibungen auf die 6 Jahre liegt im Ermessen des Reeders.

11. Die schweizerischen Reederfirmen werden in Friedens- und Kriegszeiten ihre Schiffe auf eigene Rechnung und Gefahr betreiben; sie verlangen hiefür keine Bundesunterstützung.

Vorbehalten bleiben die Rechte des Bundes bei Beschlagnahme und Enteignung sowie allfälligen Vorschriften über die Festsetzung der Preise und Entgelte für die Frachten.

12. Soweit die allgemeine Lage es erfordern sollte, bleiben die fraglichen Schiffe für die Transporte des Bundes reserviert. Sollte der Bund hoheitlich die Stilllegung der Schiffe anordnen und aus diesem Grunde den Reederfirmen Schaden erwachsen, so wird den Eigentümern eine billige Entschädigung ausgerichtet.

13. Der Bund berücksichtigt während der Dauer dieser Vereinbarung bei der Charterung von Schiffsraum für fob gekaufte Ware bei marktgemässen Angeboten nach Möglichkeit die Schiffe unter Schweizerflagge. Bei gleichwertigen Angeboten verschiedener zur Führung der Schweizerflagge berechtigter Firmen, ist in der Regel auf das Alter und die Tauglichkeit der Schiffe, sowie auf den Anteil Schweizerbürger in der Schiffsbesatzung Rücksicht zu nehmen.

14. Die Bundes-Kriegstransportversicherung gewährt *nach ihrer Inkraftsetzung* Versicherung gegen die Kriegsgefahren für die unter Schweizerflagge fahrenden und beim eidgenössischen Schiffsregisteramt in Basel registrierten Seeschiffe. Diese Versicherungsdeckung gilt:

- a) für in der Schweiz bzw. im Ausland versicherte Seeschiffe rückwirkend ab dem Zeitpunkt, in welchem diese Versicherung aufhört;
- b) für nicht versicherte Seeschiffe rückwirkend ab dem Zeitpunkt des Ausbruchs der Feindseligkeiten.

Der versicherte Wert ist gleich der durch die bisherige Kaskoversicherung gedeckten Versicherungssumme (Taxe), umgerechnet in Schweizerfranken.

Die Prämien werden nach den von der Tarifkommission festgesetzten Normen bestimmt.

Die Versicherungsdeckung ist obligatorisch bei der Bundes-Kriegs-Transportversicherung zu nehmen, sobald diese in Kraft getreten ist. Die erforderliche Anmeldung hat für bereits versicherte Seeschiffe spätestens bei Ablauf dieser Versicherung und für nicht versicherte Seeschiffe sofort nach der Inkraftsetzung der Bundes-Kriegs-Transportversicherung zu erfolgen.

Diese Vereinbarung gilt sinngemäss auch für die gemäss diesem Beschluss in Auftrag gegebenen Schiffe während der Bauzeit.

15. Vorbehalten bleiben im übrigen die Bestimmungen der die Seeschifffahrt regelnden Bundesratsbeschlüsse und insbesondere des BRB vom 9. April 1941.

16. Die Verträge mit den einzelnen Reedern werden vom eidgenössischen Politischen Departement im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement und dem Finanz- und Zolldepartement (Finanzverwaltung) abgeschlossen. Die Verteilung der Schiffe auf die einzelnen Reeder ist Sache der Interessenten selbst.

17. Die erforderlichen Kredite werden vom eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement (Delegierter für wirtschaftliche Landesverteidigung) in den Voranschlag der Schweizerischen Eidgenossenschaft aufgenommen. Die eidgenössische Finanzverwaltung bestimmt das Nähere.

18. Dieser Beschluss ist sofort der eidgenössischen Finanzdelegation zur Genehmigung zu unterbreiten. Er tritt nach der Genehmigung in Kraft.»

Die gemäss Punkt 18 notwendige Genehmigung durch die eidgenössische Finanzdelegation wurde am 22. November erteilt. Der aufgeführte Bundesratsbeschluss ist daher mit diesem Datum in Kraft getreten.

Ein zweiter, ähnlicher Bundesratsbeschluss vom 27. April 1951 hatte zum Zwecke, die Erleichterung der Finanzierung von weiteren 30 000 t zu gewähren. Die Bedingungen sind ungefähr gleich geblieben.

Unter diesen Umständen ist der Bestand unserer Flotte weiter angewachsen. Sie umfasste am 31. Dezember 1951 27 Einheiten, wovon 13 mit Dampf, 11 mit Dieselöl angetrieben wurden. Dazu kommen noch 3 Tankschiffe. Die Gesamttonnage belief sich auf 142 600 Tonnen.

Während dieses vergangenen Jahres wurden 8 neue Schiffe in Betrieb genommen, dagegen konnte ein Veteran unserer Flotte, s/s «CHASSERAL» (Baujahr 1897) ans Ausland verkauft werden.

1952 zeigte ein weiteres grosses Anwachsen unserer Flotte. Dieses Jahr hat die Realisierung des in der zweiten Hälfte 1950 mit Hilfe des Bundes begonnenen Ausbauprogrammes unserer Flotte gebracht. Sie umfasste am 31. Dezember 1952 36 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von ca. 210 000 Tonnen¹⁴³. Davon sind 24 Motorschiffe, 9 Dampf- und 3 Tankschiffe. Das Durchschnittsalter ist wiederum erheblich gesunken auf ungefähr 13 Jahre. Diese Flotte befindet sich in Händen von 18 Reedereien.

Damit ist, können wir sagen, die einmal gestellte Forderung nach neuen, modernen Schiffen in sehr weitgehendem Mass erfüllt worden¹⁴⁴. Eine Verjüngung hat, wie wir bereits gesehen haben, stattgefunden, weisen doch schon 22 Einheiten ein Alter von 6 und weniger Jahren auf. Ungefähr die Hälfte unserer Flotte ist jetzt in der Lage, mit einer Geschwindigkeit von 12 und mehr Knoten zu fahren. Damit ist auch diesem Postulat Rechnung getragen worden.

D. Schlussbetrachtungen

Es war mir im Verlaufe dieser Arbeit nicht möglich, auf alle Fragen, die sich irgendwie mit diesem Gebiet befassen, einzutreten. Weggelassen habe ich zur Hauptsache solche Fragenkomplexe, die einer speziellen Bearbeitung würdig sind, und infolgedessen den Rahmen meiner Dissertation gesprengt hätten.

Es liegt mir daran, in diesem letzten Teil noch einige Probleme summarisch zu streifen, auf die ich, zum Teil aus den angeführten Gründen, zum Teil aus Mangel an zu verarbeitendem Material, bewusst verzichtet habe.

1. Die humanitäre Bedeutung der Schweizerflotte

Die humanitäre Bedeutung der Schweizerflotte ist unter verschiedenen Gesichtspunkten zu betrachten.

Dem Begriff «humanitär» möchte ich vorerst folgenden Tatbestand untergeordnet wissen, der zwar eher ideeller Natur, aber infolge seiner Allgemeingültigkeit doch immerhin sehr wichtig ist und demnach auch für unsere Flotte nicht unterschätzt werden darf.

Die Schiffe, die in alle Welt fahren, sind, resp. sollten Repräsentanten der Nation sein, deren Flagge sie führen. Sie können so für die Landsleute im Ausland zu einem lebendigen Bindeglied zur Heimat werden. Ausserdem sind die Schiffe in der Lage, die kulturelle Bedeutung eines Landes in der übrigen Welt zu verkünden. Damit kann die Flotte eines Staates zu einer wichtigen Stütze in dessen Aussenpolitik, überhaupt für dessen Ansehen in der übrigen Welt werden¹⁴⁵.

Aber gerade diese Forderungen treffen für die Schweiz noch nicht in vollem Umfange zu, und zwar vor allem aus dem einen Grund, der Gegenstand des nächsten Abschnittes ist.

a) Die Ausbildung von Seeleuten schweizerischer Nationalität

Wohl kann die Schweizerflagge, die in einem fremden Hafen auftaucht, für die dortigen Landsleute eine Verbindung zur Heimat darstellen. Die Grundbedingung dazu ist aber, dass sich die Mannschaft mehrheitlich aus Schweizern rekrutiert, die dem Landsmann Sympathien entgegenbringt und sich mit ihm in dessen Sprache unterhalten kann.

Jeder Angehörige der Schiffsbesatzung, der Schweizer ist, sollte doch bei Fahrten unserer Handelsflotte im Ausland ein Vertreter des Schweizervolkes sein. Er bedarf deshalb einer gründlichen weltan-

schaulichen und fachlichen Ausbildung. Somit steht heute die Heranbildung von Seeleuten schweizerischer Nationalität als eines der aktuellsten Probleme im Vordergrund.

Am 31. Dezember 1952 beschäftigte die Schweizerflotte insgesamt 974 Seeleute, von denen nur 25 % oder 247 Schweizer waren. Von den übrigen waren 440 Italiener (45 %), 132 Deutsche (13,5 %), 37 Dänen (3,8 %) und 33 Holländer (3,4 %) ¹⁴⁶.

Wohl ist mit dem Anwachsen unserer Flotte der Seemannsberuf in der schweizerischen Öffentlichkeit immer bekannter geworden, wohl melden sich immer wieder Einzelne; aber den meisten von ihnen wird die romantische Abenteuerlust, um die es sich leider noch in vielen Fällen handelt, schon in den ersten Tagen eines angestrengten Dienstes durch das Salzwasser getrübt! Vielen von den jungen Schweizern fehlt begreiflicherweise einfach noch die richtige Einstellung zum Beruf, der sich nur mit einem geordneten Dienstbetrieb, in den man sich unbedingt einordnen muss, vergleichen lässt.

Diese fehlende Berufsethik, wohl verstanden in geistiger nicht etwa materieller Hinsicht, kann natürlich nicht von heute auf morgen entwickelt werden. Daher ist die gründliche, seemännische Erziehung eines eigenen Nachwuchses in der Schweiz von ganz besonderem Interesse. Zudem ist es gerade auch in Zeiten internationaler kriegerischer Verwicklungen, für die unsere Flotte eigentlich bestimmt ist, wichtig, genügend eigenes Personal zu haben, um für die volle Neutralität einer schweizerischen Hochseeflotte Gewähr leisten zu können. So sind denn auch im neuen schweizerischen Seerecht im Art. 61 Bestimmungen vorhanden, dass der Bund entsprechende Vorschriften zu erlassen habe ¹⁴⁷. Die Ausführungsbestimmungen befinden sich gegenwärtig in Ausarbeitung.

Dieser Punkt darf nicht übersehen werden, denn er ist von grösster Wichtigkeit, und kann, allerdings auf seine Art, sehr viel in den kommenden Jahren zur humanitären Bedeutung der Schweizerflotte beitragen.

b) Die Schweizerflotte im Rahmen des Hilfsprogrammes des Roten Kreuzes

Die eigentlich humanitäre Bedeutung muss jedoch auf einem andern Gebiet gesucht werden, nämlich beim Roten Kreuz. Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt worden ist, partizipierte die Schweiz während des zweiten Weltkrieges mit einem nicht geringen Anteil an den Hilfsaktionen des Roten Kreuzes ¹⁴⁸.

Es ist deshalb unerlässlich, hier ganz allgemein auf die Tätigkeit des Roten Kreuzes, womit die Schweizerflagge zur See eng verbunden war, nochmals zu sprechen zu kommen, um daraus die humanitäre Bedeutung der Schweizerflotte zu ersehen¹⁴⁹.

Während des zweiten Weltkrieges hatte sich das Internationale Komitee vom Roten Kreuz einer Situation anzupassen, wie sie ihm noch nie zuvor begegnet war. Es zögerte nicht, die schwere Verantwortung auf sich zu nehmen, die ihm gestattete, gewissen humanitären Prinzipien nachzukommen, trotzdem die normalen Verbindungen unterbrochen und die verfügbaren Transportmittel unzureichend waren.

Dies war ihm nur dank seiner beinahe universellen Anerkennung möglich. Sie erlaubte ihm in der Mehrzahl, der sich im Krieg befindenden Länder mit voller Zustimmung der Behörden aufzutreten. Die Kriegführenden hatten in der Tat grösstes Vertrauen in seine Unparteilichkeit. Dieses Vertrauen fusste zu einem guten Teil auf der Neutralität der Schweiz, wo das IKRK seinen Sitz hat, und woher viele seiner Mitglieder stammen. Zweifellos verfolgten die gemäss den seine Tätigkeit bestimmenden Prinzipien unternommenen Hilfsaktionen keine politischen Zielsetzungen, sondern bewahrten einen streng humanitären Charakter.

Die Hilfsaktionen des IKRK während des zweiten Weltkrieges sind in 4 Gruppen klassifiziert worden¹⁵⁰:

1. Regelmässige, grosse Sendungen an ungefähr 2 Millionen alliierte Kriegsgefangene und Zivilinternierte, die ersteren gleichgestellt waren, in den Jahren 1939–1945 in Europa. Das Total belief sich auf ungefähr 400 Millionen Kilos mit einem Wert von ca. 3 Milliarden Schweizerfranken. Dazu sind noch einige weniger grosse Sendungen zu addieren, die den gleichen Leuten im Fernen Osten zukamen.
2. Gelegentliche Sendungen in dringenden Fällen an ungefähr 1 Million italienische und deutsche Kriegsgefangene und Zivilinternierte, hauptsächlich unmittelbar anschliessend an den Waffenstillstand 1945/46.
3. Relativ wenig wichtige Sendungen an ungefähr 300 000 Zivilisten, die aus irgend einem Grund deportiert oder arretiert worden waren.
4. Beträchtliche Sendungen an die Zivilbevölkerung, die Opfer des Krieges geworden war. Es handelte sich namentlich um solche

Sendungen, die das IKRK in Zusammenarbeit mit der Liga der Rot-Kreuz-Gesellschaften mittels des Organs der «Commission mixte de secours»¹⁵¹ durchführte.

Was nun die Schiffstransporte innerhalb dieser Hilfeleistungen anbelangt, vor allem was die Stiftung¹⁵² und insbesondere die Schweizerflagge angeht, ist bereits früher beschrieben worden.

Doch ist hier noch folgender Umstand in Betracht zu ziehen. Die Verwendung des Zeichens des Roten Kreuzes auf dem Meer wurde während des Krieges zugelassen:¹⁵³

1. für Frachtschiffe, die unter der Aufsicht des IKRK den Kriegsgefangenen, Zivilinternierten und gewissen Bevölkerungsteilen Hilfe zukommen liessen, ebenso für die Beförderung der Kriegsgefangenenpost und der Mitteilungen auf Rot-Kreuz-Formularen;
2. für die schwedischen Frachtschiffe, die für die Versorgung Griechenlands bestimmt waren;
3. für gewisse Schiffe, die für den Rücktransport Schwerverwundeter und Kranker, sowie für den Austausch von Kriegsgefangenen und Zivilinternierten in Frage kamen.

Neben diesen unter der Aufsicht des IKRK durchgeführten Transporten wurden auch grosse Quantitäten an Waren usw. auf Schiffen neutraler und kriegführender Staaten, die nicht unter dem Schutze des Roten Kreuzes fuhren, transportiert. Auch hier waren die Schweizerische, die nicht für die Stiftung eingesetzt waren, mitbeteiligt, beförderten sie doch ca. 124 000 Tonnen Hilfsmittel usw. des Roten Kreuzes zugunsten alliierter Kriegsgefangener und Zivilinternierter in Europa. Als Vergleich dazu mag das Gesamttotal der Schiffe des IKRK dienen, die insgesamt auf 383 Reisen 470 004 Tonnen transportiert hatten¹⁵⁴.

Aus diesem Kapitel und aus früher Gesagtem geht die humanitäre Bedeutung der Schweizerflotte in- und ausserhalb des Rahmens des Roten Kreuzes im vergangenen Krieg eindrücklich hervor. Um dieser ehrenvollen Aufgabe aber auch weiterhin dienen und um damit den humanitären Forderungen der heutigen Zeit nachleben zu können, ist in dem neuen «Bundesgesetz über die Seeschifffahrt unter Schweizerflagge» folgender Artikel enthalten:

«Der Bundesrat kann ausnahmsweise schweizerischen Vereinen und Stiftungen mit philanthropischem, humanitärem, wissenschaft-

lichem oder kulturellem Zweck das Recht verleihen, Seeschiffe im Register der schweizerischen Seeschiffe einzutragen, wobei er von Fall zu Fall die Bedingungen festsetzt¹⁵⁵.»

Damit ist die enge Verbindung der beiden formgleichen, aber in Farbe verschiedenen Embleme auch für die Zukunft gewährleistet.

2. Die ökonomische Bedeutung der Schweizerflotte

Auch die ökonomische Bedeutung unserer Flotte kann von verschiedenen Seiten beleuchtet werden. Doch sei gleich zu Beginn darauf verwiesen, dass es heute in der «sogenannten Friedenszeit» in den schweizerischen Verhältnissen fast unmöglich ist, etwas Greifbares festzuhalten. Die Flotte, die sich ganz in privaten Händen befindet, fällt natürlich im schweizerischen Import- und Exportverkehr infolge ausländischer Konkurrenz nicht mehr so sehr ins Gewicht wie während des Krieges, wo sie als alleinige Versorgerin unseres Landes eine feste, kriegswirtschaftliche Aufgabe inne hatte. Über den heutigen Verkehr bestehen keine offiziellen Angaben, so dass wir uns rückblickend mit den Ereignissen während der Kriegsjahre nochmals befassen müssen, um von diesen auf die Zukunft schliessen zu können.

a) Allgemeine Bemerkungen

In diesem Zusammenhang sei in Erinnerung gerufen, dass während des Krieges dank unserer Schiffe pro Jahr durchschnittlich etwa 600 000 t, die sich fast ausschliesslich aus Nahrungs- und Futtermitteln zusammensetzten, in die Schweiz gebracht werden konnten. Dem Nachrichtenblatt der Schweizerischen Reederei AG entstammt folgendes Beispiel, das zur Illustration erwähnt sei:¹⁵⁶

«Bei einer mittleren Bevölkerung von etwa 4,3 Millionen machte dies (die 600 000 t, d. Verf.) also pro Tag und pro Kopf der Bevölkerung 380 g aus. Wenn wir den Anteil an Futtermitteln und Gütern, die nicht zur Ernährung dienten mit $\frac{1}{5}$ berechnen, so entfällt auf einen Einwohner über 300 g Lebensmittel, welche er dank dem Vorhandensein unserer Schweizerflotte täglich mehr verzehren konnte. Man darf ruhig behaupten, dass wir wahrscheinlich hätten verhungern müssen, wenn unsere Rationen um 9–10 kg pro Monat hätten gekürzt werden müssen. Es sei daran erinnert, dass die Rationen, welche uns z. B. im Jahre 1945 zugeteilt wurden, monatlich 11,5 kg ausmachten.»

Darin lag wohl die wichtigste Bedeutung unserer Schiffe während des Krieges.

Trotzdem unsere Exporte 1939–1945 relativ klein waren¹⁵⁷, hatte die Schweizerflotte auch auf diesem Gebiet eine wichtige Aufgabe zu erfüllen. Sie half nämlich mit, die für die Nachkriegszeit so nützlichen, geschäftlichen Verbindungen zu den überseeischen Käufern unserer Industrieprodukte nicht abbrechen zu lassen. Die Schweiz besass damit die Möglichkeit, trotz Blockade usw., wenn auch nur in geringem Masse, eine kleine Käuferschicht ihrer Erzeugnisse zu behalten, und sich so den Zugang zu den überseeischen Märkten zu sichern.

Unter diesen Aspekten ist dann auch die Flotte in der Nachkriegszeit erhalten geblieben. Sie wird also in einem zukünftigen Konflikt, in dem wir wiederum verkehrswirtschaftlich auf uns allein angewiesen sind, vor die gleichen Aufgaben gestellt sein.

Heute jedoch fällt der erste Punkt, Versorgung der Schweiz, wie schon bemerkt, weniger ins Gewicht, da es Sache und Überlegung jedes einzelnen schweizerischen Reeders ist, wo und zu welchen Bedingungen er seine Schiffe einsetzen will. In diesem Sinne ist es auch schwierig, konkrete Angaben zu erhalten, aus denen man eine eigentliche, für die Schweiz wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung herauslesen könnte.

Des weitem sei noch auf folgenden Punkt hingewiesen. Im Verlauf des Krieges konnte die schweizerische Industrie nur selten und in ganz minimalem Umfange Bestandteile unseren Schiffen liefern. Der gesamte Bedarf musste in Übersee gedeckt werden. Jetzt hat sich die Lage insofern gebessert, als einige Neubauten, die im Rahmen der bundesrätlichen Finanzierungsaktion konstruiert worden waren¹⁵⁸, mit einheimischen Dieselmotoren und Zusatzaggregaten versehen wurden. Auch dieses Gebiet lässt sich natürlich noch weiter ausbauen, so dass sich unsere Flotte mehr und mehr zu einem wichtigen Konsumenten einiger schweizerischer Industriezweige entwickeln könnte. In diesem Zusammenhang kann hier gesagt werden, dass jede Ausdehnung der Beschäftigungsarten stabilisierend wirkt, indem sie zur Mannigfaltigkeit beiträgt, und dadurch der Krisenanfälligkeit entgegenwirkt.

b) Einfluss auf die Transportkosten

Halten wir uns folgende Zeilen vor Augen, so erkennen wir einen weiteren Faktor der ökonomischen Bedeutung, bei dem unsere Flotte entscheidend mitwirken kann:

«Als typisch für die schweizerische Aussenhandelsstruktur kann deshalb der hohe Anteil der kostenempfindlichen Massengüter an der gesamten Transportnachfrage in der Einfuhr bezeichnet werden, während in der Ausfuhr die weniger transportkostenempfindlichen Fertigwaren dominieren und deshalb ein wesentlich kleineres Verkehrsbedürfnis besteht.

Inwieweit die Transportkosten des Aussenverkehrs die schweizerische Volkswirtschaft belasten, ist wertmässig unbekannt, da sowohl private wie amtliche Schätzungen darüber fehlen. In Kenntnis der Struktur der schweizerischen Volkswirtschaft und der Struktur ihres Aussenhandels und unter Berücksichtigung der wirtschafts- und handelspolitischen Entwicklung seit Ende des ersten Weltkrieges lässt sich aber mit Gewissheit feststellen, dass für die Stellung der Schweiz in der weltwirtschaftlichen Konkurrenz die Gestaltung der Transportkosten eine bedeutende Rolle spielt. Möglichst niedrige Transportkosten für die importierten Massengüter tragen zur Stabilisierung der Lebenshaltungskosten auf einem erträglichen Niveau bei; dadurch werden direkt die Löhne beeinflusst, die als Kostenfaktor wesentlich die Preise der arbeitsintensiven schweizerischen Exportgüter bestimmen. Obwohl die hochwertigen Exportgüter in der Regel kaum transportkostenempfindlich sind, können in Zeiten verschärfter Konkurrenz auf dem Weltmarkt schon kleine Preisunterschiede die Absatzfähigkeit wesentlich beeinflussen. Auch an niedrigen Transportkosten für die Exportgüter hat die Schweiz somit ein direktes volkswirtschaftliches Interesse.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Gestaltung der Transportkosten des Aussenverkehrs direkt die binnen- und die aussenwirtschaftliche Situation der Schweiz beeinflusst und dass deshalb die Schweiz, infolge der ihr eigenen Wirtschaftsstruktur, alles Interesse hat, auf die Gestaltung der Transportkosten der wichtigen Ein- und Ausfuhr Güter einen direkten Einfluss zu gewinnen^{159).}»

Das Interesse der Schweiz geht nun in Richtung eines möglichst niedrigen Transportkostenniveaus, wozu in erster Linie die Schifffahrt befähigt ist, ihr zu helfen, liegt doch zum Beispiel ein wesentlicher Vorteil der Schiffstransporte darin, dass sie unter Ausnützung grosser Transportbehälter (-räume) auf von der Natur gegebenen, also theoretisch mindestens, kostenfreien Strecken vor sich gehen, und dadurch unter Umständen wesentlich billiger werden können als z. B. Bahn-

transporte. Auch darüber sind heute noch sehr wenig konkrete Zahlen erhältlich, die uns die volkswirtschaftliche Bedeutung unserer Flotte herausstreichen würden.

Der Besitz eigener Schiffe erlaubt uns also, im Rahmen der internationalen Konkurrenz einen gewissen Einfluss auf die Frachtengestaltung zu nehmen, was soviel heisst, wie die Verkaufspreise unserer Lebensmittel verbilligen zu helfen. Zur Veranschaulichung, in welchem Masse die Seefrachten in die Preisbildung eingreifen und in welchem Umfange die schweizerische Hochseeflotte im Kriege zur Verbilligung unserer Lebenshaltungskosten beigetragen hat, mögen folgende Angaben dienen:

«Für Verschiffung von Brotgetreide von nordamerikanischen Atlantikhäfen nach Genua mit ausländischen Schiffen mussten wir in den ersten Kriegsjahren eine Seefracht von durchschnittlich \$ 55.– oder 238 Schweizerfranken pro Tonne, also 23,8 Rappen pro Kilogramm bezahlen. Ein Kilogramm Weizen ergibt bei den heute noch gültigen Vorschriften für die Ausmahlung 800 gr Backmehl. Zur Bereitung von 1 kg Brot sind wiederum 800 g Mehl, oder 1 kg Weizen notwendig. Berücksichtigen wir den Umstand, dass der vermehrte Anbau in unserem Lande zur Brotversorgung etwa 40 % betrug, so sehen wir, dass für die Bereitung eines Kilogramms Brot jedesmal 600 g (60 %) aus Übersee importierter Weizen verwendet werden musste. Die Seefracht belastete also unseren Brotpreis mit $14\frac{1}{4}$ Rappen pro Kilogramm. Mit unseren eigenen Schiffen konnten wir jedoch zu über 20 % billigeren Frachten fahren, woraus eine Verbilligung des Brotpreises von 3 Rappen pro Kilogramm resultierte^{160.}»

Damit ist die ökonomische Bedeutung der Schweizerflotte während des Krieges klar zu Tage getreten, und es bleibt nur zu hoffen übrig, dass auf diesem Gebiet eines Tages offizielle Angaben veröffentlicht werden, die Berechnungen usw. von gesamtschweizerischem Interesse zulassen. Wenn wir natürlich auch grössenmässig nicht dieselbe Handelsmarine aufweisen wie zum Beispiel Norwegen, das seine traditionell passive Handelsbilanz nebst dem, handelsstatistisch nicht erfassbaren, Walfang und dem Fremdenverkehr, durch die Einnahmen aus der Handelsschifffahrt verkleinert – der Einfuhrüberschuss wird dort also zur Hauptsache durch die ausländischen Frachteinnahmen norwegischer Schiffe ausgeglichen –, so wäre es doch auch für uns interessant,

Angaben über den schweizerischen Hochseeverkehr z.B. in Beziehung zur Handelsbilanz oder zum Volkseinkommen zu bringen.

Abschliessend kann hier gesagt werden, dass *eine* Voraussetzung des wirtschaftlichen Erfolges der Handelsschifffahrt darin besteht, dass die Strukturwandlungen in der Weltwirtschaft richtig erkannt werden.

c) *Passagierschifffahrt unter Schweizerflagge*

Eine weitere Angelegenheit, zum Teil auch von ökonomischem Interesse für die Schweiz, betrifft die Passagierschifffahrt unter Schweizerflagge. Dieses Problem war vor einigen Jahren akut.

Eines Tages wurde das Schweizervolk von einem geplanten Abkommen zwischen der Schifffahrtsgesellschaft «ITALIA» und schweizerischen Behörden überrascht, wonach der italienischen Gesellschaft ein Kredit von 55 Millionen Franken aus eingefrorenen Guthaben des Bundes zum Bau von zwei 25 000-Tonnen-Passagierschnelldampfern zur Verfügung gestellt werden sollte. Dieses Vorhaben fusste auf dem Gedanken, den schweizerischen Fremdenverkehr durch vermehrten Zustrom amerikanischer Reisender zu speisen, indem die transatlantischen Transportgelegenheiten, die damals noch eine gewisse Knappheit aufwiesen, vergrössert werden sollten. Diese Pläne stiessen aber aus verschiedenen Gründen auf grossen Widerstand, vor allem in den privaten Schifffahrtskreisen¹⁶¹.

In diesem Zusammenhang reichte Dr. A. Schaller, Basel, im Nationalrat, unterstützt von 24 Mitunterzeichnern, eine Interpellation ein¹⁶², die den Zweck verfolgte, die geplante Beteiligung von schweizerischem Kapital in grosser Höhe an diesem Bau von Passagierschiffen zu verhindern. Die Einreichung der Interpellation genügte dann, um das vor allem durch das Eidgenössische Amt für Verkehr geförderte Vorhaben zu lähmen, worauf dann auch der Bundesrat von diesem Projekt Abstand nahm.

Ein solches Engagement wäre für unser Land sehr gefährlich gewesen. Meines Erachtens sollte die schweizerische maritime Politik auf den Güterverkehr beschränkt bleiben. Die Schweiz sollte weder alleine noch in Verbindung mit einer ausländischen Gesellschaft in die bereits grosse Konkurrenz ausländischer Passagierdampfer-Gesellschaften eingreifen. Denn mit der Beteiligung schweizerischer Bundesinteressen an einem ausländischen Schifffahrtsunternehmen würde der Grundsatz der verkehrspolitischen Unabhängigkeit oder Neutralität verlassen, deren hauptsächlichster Nutzniesser unsere ganze Volks-

wirtschaft ist. Diese Tatsache, die politisch – im Hinblick auf die Beziehungen der Schweiz zu andern Staaten – und wirtschaftlich – im Hinblick auf billigste Transportkosten – von Bedeutung ist, muss notwendigerweise zur Abkehr von solchen Gedanken führen.

Als Abschluss der vorliegenden Arbeit möchte ich im Zusammenhang mit der ökonomischen Bedeutung der Schweizerflotte nochmals einen Passus aus der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines «Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt unter Schweizerflagge» vom 22. Februar 1952 zitieren:

«Sicher ist, dass aus einer schweizerischen Seeschifffahrt dauernde Vorteile gezogen werden können. Sie verringert unsere wirtschaftliche und finanzielle Abhängigkeit vom Ausland. Das Bestehen einer eigenen Flotte kann uns erlauben, zum Vorteil unserer Wirtschaft auf die Frachtenbildung für die von uns benötigten Güter einzuwirken. Ein Teil der Frachten bleibt in unserem Lande, und wir können zahlreichen Landsleuten eine dauerhafte Existenz schaffen, da angenommen werden darf, unsere Reeder werden nach und nach eigene schweizerische Mannschaften, Kapitäne, Offiziere und Spezialisten ausbilden. Unsere Fabriken werden darauf zählen können von den Werften, die für schweizerische Rechnung Schiffe bauen oder reparieren, Aufträge zu erhalten. Unsere Wirtschaft wird aus dem direkten Kontakt mit überseeischen Ländern einen unmittelbaren Gewinn ziehen. Unsere Exporteure werden weniger als früher der Gefahr ausgesetzt sein, ihre Kundschaft an die ausländische Konkurrenz zu verlieren. In Ergänzung der Binnenschifffahrt und der Luftfahrt wird die schweizerische Seeschifffahrt einen bedeutenden Faktor wirtschaftlicher Expansion darstellen¹⁶³.»

Anhang

1. Tabellen

- a) Zusammenstellung der Schweizerschiffe und der zeitgecharterten Griechenschiffe, die während des zweiten Weltkrieges im Dienste der Schweiz gefahren sind ¹

Name	Im Bundesdienst seit	DWT	BRT	Eigentümer	Bemerkungen
CHASSERAL	4. Juli 1941	4064	3129	Schweiz, Eidgenossenschaft	
EIGER	15. September 1941	8137	4382	Schweiz, Eidgenossenschaft	
SAENTIS	9. April 1942	6690	4349	Schweiz, Eidgenossenschaft	
ST. GOTTHARD	24. Januar 1941	8339	5461	Schweiz, Eidgenossenschaft	
ALBULA	12. Mai 1942	2030	1220	Schweiz, Reederei AG	am 21. August 1944 auf Mine gestossen und gesunken
CALANDA	21. Mai 1942	7470	4163	Schweiz, Reederei AG	
GENEROSO	24. August 1941	2260	1440	Maritime Suisse S.A.	am 19. September 1944 auf Mine gestossen und gesunken
LUGANO	4. Juli 1942	9185	6941	Nautilus AG	
MALOJA	5. Dezember 1940	2650	1781	Schweiz, Reederei AG	am 9. September 1943 torpediert
ST. CERGUE	1. Dezember 1940	7600	4260	Suisse-Atlantique S.A.	
ZUERICH	7. Februar 1944	2808	1928	Maritime Suisse S.A.	am 4. Januar 1946 gestrandet
ATLANTICOS	12. Oktober 1939	8732	5446	Rethymnis & Kulukundis	am 21. April 1941 an England abgetreten
MOUNT HELIKON	20. November 1939	8850	5525	Rethymnis & Kulukundis	am 7. März 1941 an England abgetreten
MOUNT PARNESS	5. Oktober 1939	7200	4371	Rethymnis & Kulukundis	am 24. Februar 1941 an England abgetreten

Name	Im Bundesdienst seit	DWT	BRT	Eigentümer	Bemerkungen
MOUNT PINDUS	5. Oktober 1939	8800	5729	Rethymnis & Kulukundis	am 21. Januar 1941 an England abgetreten
MOUNT TAURUS	8. Mai 1940	10700	6696	Rethymnis & Kulukundis	am 10. Januar 1941 an England abgetreten
MOUNT LYCABETTUS	23. Dezember 1939	7280	4292	Rethymnis & Kulukundis	seit 11. März 1942 vermisst (gesunken)
HADIOTIS	22. Dezember 1939	8731	4386	Rethymnis & Kulukundis	in Lissabon am 15. Februar 1941 gestrandet. Wrack vom Bund gekauft und repariert, wird spä- ter EIGER.
HELENE KULUKUNDIS	7. November 1939	10450	5548	Rethymnis & Kulukundis	
KASSOS	12. Oktober 1939	10111	5215	Rethymnis & Kulukundis	
MARPESSA	5. Oktober 1939	8732	5476	Rethymnis & Kulukundis	
MASTER ELIAS KULUKUNDIS	11. Oktober 1939	10450	5548	Rethymnis & Kulukundis	
MOUNT AETNA	2. März 1940	7933	4230	Rethymnis & Kulukundis	
NEREUS	16. Dezember 1939	9927	5205	Rethymnis & Kulukundis	
STAVROS	20. Oktober 1939	9214	4853	Rethymnis & Kulukundis	
THETIS	9. Dezember 1939	7934	4122	Rethymnis & Kulukundis	

¹ vgl. KTrA, Schlussbericht. S. 119/120.

b) Statistik der in den Jahren 1941–1945 aus Übersee in Kontinentalhäfen und via Pendelverkehr in Mittelmeerhäfen und in Bilbao zum Abtransport nach der Schweiz angekommenen Warenmengen¹

¹ vgl. KTrA Leitung, Monatsberichte Dezember, 1941–1945.

	<i>Genua</i>		<i>Savona</i>		<i>Barcelona</i>		<i>Total</i>	
	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen
Januar	3	10812	1	4170			4	14982
Februar	2	2300					2	2300
März	12	37000					12	37000
April	12	12919	1	6075			13	18994
Mai	18	41905					18	41905
Juni	20	53856					20	53856
Juli	17	39740					17	39740
August	28	63713					28	63713
September	25	70430	2	5342			27	75772
Oktober	26	53032	1	1605			27	54637
November	24	54793	1	318	3	3253	28	58364
Dezember	24	65785			10	13738	34	79523
Total	211	506285	6	17510	13	16991	230	540786

	<i>Genoa</i>		<i>Savona</i>		<i>Barcelona</i>		<i>Bilbao</i>		<i>Ab Portugal</i>	<i>Total</i>
	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	per Bahn Tonnen	Tonnen
Januar	16	29918			10	13838*			3872	47628
Februar	19	68163			5	7061*			2433	77657
März	20	60843			3	4393*	1	4000	3480	72716
April	29	96161			3	5233*			4576	105970
Mai	27	93904			5	9335	1	799	3138	107176
Juni	6	21216			7	14737			3200	39153
Juli	13	52303			5	10497			4200	67000
August	9	28460			6	10574	2	2022	3218	44274
September	15	53754			9	16869	3	4414	3594	78631
Oktober	9	42453			7	9778	1	516	3268	56015
November	6	30431			3	5009	3	4879	2685	43004
Dezember	9	35252	5	2611	5	12353	3	2778	2356	55350
Total	178	612858	5	2611	68	119667	14	19408	40020	794574

* mit Linienschiffen

	<i>Genoa</i>		<i>Savona</i>		<i>Marseille</i>		<i>Barcelona</i>		<i>Bilbao</i>		<i>Total</i> Tonnen
	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	
Januar	7	26523					6	13294	4	2437	42254
Februar	7	22192					6	10159	2	1399	33750
März	6	19839	1	1720			3	9822	4	4873	35754
April	13	60702					4	6689	4	7633	75024
Mai	11	54770					2	7751	2	2104	64633
Juni	3	12964							4	8596	21560
Juli	1	1033							2	2944	3977
August	1	6130					1	1050	1	1440	8620
September							3	2603	1	389	2992
Oktober					2	9600	3	9118	1	654	19372
November					4	18710	5	15245	2	992	34947
Dezember					4	19575	3	6257	1	1002	26834
Total	49	204153	1	1720	10	47885	36	81988	28	33963	369717

	<i>Lissabon</i>		<i>Leixoes</i>		<i>Marseille</i>		<i>Barcelona</i>		<i>Bilbao</i>		<i>Total</i>	
	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen
Januar	2	14876			5	14831	3	5279	1	1204		36190
Februar	1	585			3	9229	3	4459	2	3003		17276
März	3	22274			4	5527	3	7469	2	3587		38884
April	4	26798			7	28139	7	10902	6	4752		70591
Mai	1	9742			8	30226	4	11858	3	4067		55893
Juni	4	20338					5	17846	1	3586		41770
Juli	5	26934							1	1781		28715
August	8	57028	2	12299					2	5210		74537
September	3	16957							2	4187		21144
Oktober	7	50139							1	152		50291
November	7	46075	1	7618					1	256		53949
Dezember	3	21995					2	11380				33375
Total	48	313741	3	19917	27	87952	27	69193	22	31785		522615

	<i>Barcelona</i>		<i>Bilbao</i>		<i>Pasajes</i>		<i>Savona</i>		<i>Genua</i>		<i>Antwerpen</i>		<i>Rotterdam</i>		<i>Total</i>	
	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen
Januar	1	3311													1	3311
Februar																
März	1	902													1	902
April	1	6931													1	6931
Mai	2	13184	1	1049											3	14233
Juni	3	8590			1	1500									4	10090
Juli	8	21404													8	21404
August	8	21601													8	21601
September ..	2	6829										2	14019	2	6	36756
Oktober	1	1686					4	22474	7	43189	5	30938			17	98267
November ..			1	2753			4	33305	10	51935	5	34969	1	7731	21	130693
Dezember ..							6	46018	6	19127	4	25552			16	90697
Total	27	84438	2	3802	1	1500	14	101797	25	128270	16	107367	1	7731	86	434905

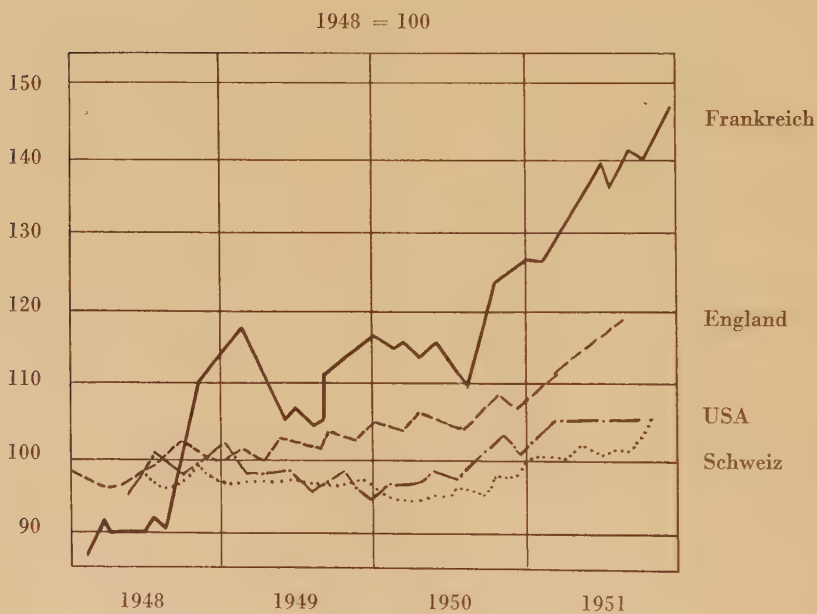
1945 Fortsetzung

	Marseille		Port de Bouc		St. L. d. Rh. ¹		Toulon		Sète		Bayonne		Total	
	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen	S	Tonnen
Januar														
Februar														
März														
April						2	5630						2	5630
Mai						5	27961						5	27961
Juni	1	9427				2	16747						3	26174
Juli			1	9118	1	2866	3	15756	3	6076	3	486	11	34302
August	1	298	1	6200			3	14526	4	9168	8	2009	17	32201
September ..	1	3593			2	2050			4	9237	12	3853	19	18733
Oktober	2	7297	1	4851			8	24114	2	4108	1	350	14	40720
November ..	4	7286					4	18971	3	3746	2	1250	13	31253
Dezember ..	2	3444			2	3266	4	18961	2	2176	2	1000	12	28847
Total	11	31345	3	20169	5	8182	31	142666	18	34511	28	8948	96	245821

¹ St. Louis-du-Rhône

Gesamttotal: 182 Schiffe/690 726 Tonnen

c) Verlauf der Lebenshaltungskosten in den USA, Grossbritannien, Frankreich und der Schweiz



vgl. Bericht OECE «La Stabilité Financière et la Lutte contre l'Inflation».

d) Verlauf der Seefrachten

ϕ 1950 = 100



vgl. «Die Weltwirtschaft», Schaubild 32, S. 105.

e) Bestand der Schweizerflotte am 31. Dezember 1952¹

Name	Baujahr	NRT	BRT	DWT	Eigentümer
M/S «ALLOBROGIA»	1952	3299	6205	9720	Transports Maritimes Suisse-Outremer S.A., Genf
M/S «ANUNCIADA»	1948	3086	5370	9300	Transports Maritimes Suisse-Outremer S.A., Genf
M/S «BADEN»	1950	3368	5752	9950	Nautilus S.A., Lugano
M/S «BASILEA»	1952	3301	6211	9720	Alpina Reederei AG, Basel
S/S «CALANDA»	1948	2677	4783	7850	Alpina Reederei AG, Basel
M/S «CARONA»	1949	1204	2351	3000	Schweiz. Reederei AG, Basel
M/S «CRISTALLINA»	1949	1204	2351	3000	Schweiz. Reederei AG, Basel
S/S «GALLUS	1910	564	1110	1350	Küstenschiffahrts AG, Goldach
M/S «GENERAL DUFOUR»	1949	2600	4779	7710	Transocéanique Suisse S.A., Genf
M/S «GENERAL GUIBAN»	1948	3510	5142	9100	Suisse-Atlantique S.A., Lausanne
M/S «GRANDSON»	1949	428	616	850	Keller Line, Basel
M/S «HELVETIA»	1952	3355	5762	7617	Nautilus S.A., Lugano
M/S «JURA»	1917	500	886	1350	Cargos Maritimes S.A., Genf
M/S «LAUPEN»	1948	243	469	880	Keller Line, Basel
S/S «LAUSANNE»	1948	2885	4924	8920	Suisse-Atlantique S.A., Lausanne
T/S «LEMAN»	1947	214	320	440	Marivins S.A., Genf
S/S «LEPONTIA I»	1920	3028	4990	7880	Lepontia Soc., Chur/Chiasso
M/S «LUCERNE»	1946	330	533	730	Trafina AG, Basel
M/S «LUGANO»	1946	308	500	700	Trafina AG, Basel

Name	Baujahr	NRT	BRT	DWT	Eigentümer
M/S «MALOJA»	1952	2639	4699	6620	Alpina Reederei AG, Basel
M/S «MURTEN»	1942	179	511	741	Keller Line, Basel
T/S «NEUCHÂTEL»	1930	5514	9555	14500	Roger de Perrot, Neuenburg
M/S «NYON»	1952	2908	4956	9540	Suisse-Atlantique S.A., Lausanne
M/S «RHIN»	1917	170	331	430	Cargos Maritimes S.A., Genf
M/S «RHONE»	1919	172	336	440	Cargos Maritimes S.A., Genf
M/S «ROMANDIE»	1952	3347	5807	10825	Suisse-Atlantique S.A., Lausanne
T/S «SAN MORITZ»	1920	3179	5168	9000	Galea AG, Chur/Lugano
S/S «SAN SALVATORE»	1919	3985	5591	8541	San Giorgio S.A., Chur/Lugano
M/S «SAENTIS»	1915	2726	4349	6690	Nautilus S.A., Lugano
M/S «SEMPACH»	1941	245	597	815	Keller Line, Basel
S/S «ST. CERGUE»	1952	2879	4941	8890	Suisse-Atlantique S.A., Lausanne
S/S «ST. GOTTHARD»	1911	3467	5461	8339	Nautilus S.A., Lugano
M/S «SUNADELE»	1952	2651	4995	6290	Reederei Zürich AG
M/S «SUNAMELIA»	1952	2666	4989	6290	Reederei Zürich AG
S/S «TICINO»	1920	4088	6528	9841	Nautilus S.A., Lugano
S/S «VILLE DE GENEVE»	1915	704	1255	1700	Société Aux. de Transports S.A., Genf
36 Schiffe		77623	133123	209559	

¹ vgl. Die Schweizerische Hochsee-Flotte in «Strom und See», Februar 1953.

2. Literaturverzeichnis

- Ab Egg, André, Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz insbesondere zur Zeit des zweiten Weltkrieges, Basel 1949.
- Erhart, Alfred, Die schweizerische Seeschifffahrt, Basel 1948.
- Haab, Robert, Schweizerisches Seerecht, in: Festgabe der Basler Juristenfakultät zum Schweizerischen Juristentag 1942, Basel 1942.
- Haberler, Gottfried, Prosperität und Depression, Bern 1948.
- Jaquet, Nicolas, Die Schwierigkeiten unserer überseeischen Transportverbindungen und die Notwendigkeit der Schweizerflagge zur See, Basel 1940.
- Grundzüge einer schweizerischen Schifffahrtspolitik, in: Festgabe für M. Mangold, Basel 1941, S. 94 ff.
- Jenne, Willy, Volkswirtschaftliche Erörterungen über eine schweizerische Meer-schifffahrt, Basel 1919.
- Kachelhofer, Fr. Chs., Betriebskostenvergleich in der Rheinschifffahrt, Bern 1949.
- Maritime Suisse S.A., La Suisse doit avoir une flotte marchande permanente, Basel/Genf 1942.
- Müller, Walter, Die Haftung des Schiffseigentümers und ihre gesetzliche Beschränkung, Diss. Basel 1942.
- Nübel, Otto, Probleme der Trampschifffahrt unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Trampschifffahrt, Hamburg 1936.
- Schaller, Alfred, Betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Probleme einer schweizerischen Binnenschifffahrt, Basel 1942.
- Schweiz. Reederei AG, Die Notwendigkeit des Neubaus schweizerischer Seedampfer für die Nachkriegszeit, Basel 1942.
- Steiger, C. J., Überseehandel, Bern 1947.
- Wüstendörfer, Hans, Neuzeitliches Seehandelsrecht, Tübingen 1950.
- Wyler-Schmid, M., Grundlagen des Schweizerischen Seeschifffahrts- und Seetransportrechtes, Zürich 1943.

Gesetzessammlungen, Nachschlagewerke, Periodika usw.

- Amtliche Sammlung der Bundesgesetze.
- Amtliches Stenographisches Bulletin der Schweizerischen Bundesversammlung, Nationalrat.
- Amtliches Stenographisches Bulletin der Schweizerischen Bundesversammlung, Ständerat.
- Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft.
- Der grosse Brockhaus.
- Geschäftsbericht des Bundesrates.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Auflage.

Lloyds Register of Shipping, London.

Ports, Dues and Charges throughout the World, George Philip & Son, Ltd.

Schweizer Lexikon.

Die Weltwirtschaft, Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel.

Yearbook of International Organizations 1951/52, Brüssel.

Berichte, Protokolle, Rapporte usw.

Association des Armateurs Suisses. Procès verbaux et Rapports Annuels.

Beratende Kommission für das Transportwesen. Protokolle.

Comité international de la Croix-Rouge. Rapport sur son activité pendant la seconde guerre mondiale (1. September 1939 bis 30. Juni 1947), Volume III, Actions de secours.

— Annexes.

Commission Mixte. Rapport de la Commission mixte de secours de la Croix-Rouge Internationale, 1941–1946.

Fondation pour l'organisation de Transports de Croix-Rouge. Rapport sur l'activité de la ... de sa création, en avril 1942, jusqu'au 31 décembre 1946.

Kriegstransportamt. Schlussbericht.

OECE, La Stabilité Financière et la Lutte contre l'Inflation. Bericht.

Schweizerische Zentrale für Handelsförderung. Rapport Nr. 21, Serie B. Les transports maritimes suisses.

Sektion für Seetransporte. Monats- und Quartalsberichte.

Tageszeitungen, Zeitschriften usw.

Basellandschaftliche Zeitung.

Basler Nachrichten.

Der Bund, Bern.

Die Tat, Zürich.

Gazette de Lausanne.

Internationale Transportzeitschrift.

Journal de Genève.

Landschäftler, Liestal.

Leventina, Nachrichtenblatt der Schweizerischen Reederei AG.

National-Zeitung, Basel.

Neue Zürcher Zeitung.

Politische Rundschau, Bern.

Schiffahrts-Anzeiger und Reiseverkehrszeitung, Basel.

Schweizerisches Kaufmännisches Zentralblatt.

St. Galler Tagblatt.

Strom und See, Zeitschrift für Schifffahrt und Weltverkehr, Basel.

3. Abkürzungen

AS	=	Amtliche Sammlung der Bundesgesetze.
BBl.	=	Bundesblatt.
Bd.	=	Band.
BG	=	Bundesgesetz(e).
BN	=	Basler Nachrichten (Tageszeitung).
BR	=	Bundesrat.
BRB	=	Bundesratsbeschluss.
BRT	=	Brutto-Register-Tonnen.
BVers.	=	Bundesversammlung.
cft	=	cubic feet
cif	=	Cost, insurance, freight.
DWT	=	Dead-Weight-Tons = Tragfähigkeit.
ECA	=	Economic Co-operation Administration (Marshall-Plan).
fob	=	Free on board.
GGF	=	Genossenschaft für Getreide und Futtermittel.
IKRK	=	Internationales Komitee vom Roten Kreuz.
KEA	=	Kriegs-Ernährungsamt.
KTrA	=	Kriegs-Transportamt.
m/s	=	Motorship.
NRT	=	Netto-Register-Tonnen.
NZ	=	National-Zeitung Basel (Tageszeitung).
NZZ	=	Neue Zürcher Zeitung (Tageszeitung).
OECE	=	Organisation Européenne de Coopération Economique.
PS	=	Pferdestärke.
S.	=	Seite.
Socoswiss	=	Schweizerisches Kohleneinfuhrsyndikat.
s/s	=	Steamship.
SS	=	Sommersession.
TRA	=	Internationale Transport Zeitschrift.
t/s	=	Tanker.
UMA	=	United Maritime Authority.
UNRRA	=	United Nations Relief and Rehabilitation Administration.
vgl.	=	vergleiche.
WS	=	Wintersession.
ZGB	=	Schweizerisches Zivilgesetzbuch.

4. Anmerkungen

¹ vgl. Geschäftsbericht des Bundesrates an die Bundesversammlung 1941.

² AS, Bd. 57. S. 353–373. Eine ausführliche Darstellung der Seerechtsfragen und insbesondere dieses Bundesratsbeschlusses gibt Ständerat Dr. G. Keller in seinem Bericht an die Bundesversammlung, vgl. Amtliches Stenographisches Bulletin des Ständerates, SS 1941, S. 46; vgl. auch Prof. Haab, Schweiz. Seerecht (Festgabe Basel 1942).

³ vgl. Amtliches Stenographisches Bulletin der Schweizerischen BVers. SS 41, S. 170.

⁴ Über die genaue Vorgeschichte orientiert die Dissertation von Dr. A. Erhart «Die Schweizerische Seeschifffahrt» (Basel 1948).

⁵ vgl. BBl. 1941, S. 375 ff.

⁶ Art. 72 des BRB betreffend Seeschifffahrt lautet folgendermassen: «Kann für die Beurteilung eines zivilrechtlichen Tatbestandes der Seeschifffahrt der Bundesgesetzgebung, insbesondere dem vorliegenden BRB und den als Bestandteil dieses Beschlusses geltenden Rechtsnormen der angerufenen internationalen Übereinkommen keine Vorschriften entnommen werden, so entscheidet der Richter nach den allgemein anerkannten Grundsätzen des Seerechtes und, wo solche fehlen, nach der Regel, die er als Gesetzgeber aufstellen würde, wobei er Gesetzgebung und Gewohnheit, Wissenschaft und Rechtsprechung der seefahrenden Staaten berücksichtigt.». vgl. auch ZGB Art. 1.

⁷ a-m AS Bd. 57. S. 453–504.

⁸ vgl. Erhart, a.a.O. S. 217 und 237.

⁹ Amtliches Stenographisches Bulletin. WS 41. S. 395.

¹⁰ AS Bd. 57. S. 669.

¹¹ AS Bd. 57. S. 884.

¹² AS Bd. 58. S. 70.

¹³ AS Bd. 58. S. 636.

¹⁴ AS Bd. 58. S. 638.

¹⁵ AS Bd. 58. S. 947.

¹⁶ AS Bd. 59. S. 510.

¹⁷ vgl. S. 30.

¹⁸ vgl. S. 46 ff.

¹⁹ vgl. Geschäftsbericht BR an BVers. 1948. S. 104.

²⁰ vgl. BBl. 1952, Nr. 9.

²¹ vgl. BBl. 1952, Nr. 9. S. 258.

²² vgl. NZ Basel, 12. März 1952, Nr. 119: «Das neue schweizerische Seerecht» von Dr. W. Müller; diesem Artikel bin ich in meiner Darstellung weitgehend gefolgt. Die Numerierung der Artikel jedoch entstammt dem BBl. 1953, Nr. 39.

²³ vgl. BBl. 1953, Nr. 39. S. 169.

²⁴ vgl. BBl. 1952, Nr. 9. S. 278.

²⁵ vgl. BBl. 1952, Nr. 9. S. 282.

²⁶ vgl. BBl. 1952, Nr. 9. S. 283.

²⁷ vgl. BBl. 1952, Nr. 9. S. 287.

²⁸ vgl. Diss. Dr. W. Müller, «Die Haftung des Schiffseigentümers und ihre gesetzliche Beschränkung», insbesondere, «Das Summenhaftungssystem». S. 115 ff.

²⁹ vgl. BBl. 1952, Nr. 9. S. 293.

³⁰ vgl. BBl. 1952, Nr. 9. S. 327.

³¹ vgl. KTrA, Schlussbericht; vgl. Erhart, a.a.O. S. 206 ff. Im grossen und ganzen habe ich auf eine eingehende Behandlung der gecharterten Griechenschiffe verzichtet, da sie wohl für die Schweiz fuhren, jedoch diesen Dienst unter ihrer eigenen Flagge versahen.

³² England hatte sich bereit erklärt, auf die Requisition eines Drittels des für die Schweiz normalerweise benötigten Gesamtschiffsraumes zu verzichten. vgl. auch KTrA, Schlussbericht. S. 112.

³³ vgl. Erhart, a.a.O. S. 206 ff.

³⁴ In der Folge meistens abgekürzt, KTrA.

³⁵ Ship Warrant: eine Art Vollmacht oder Geleitschein.

³⁶ Art, 10, 1. des BRB vom 9. April 1941 lautet: «Der Eigentümer eines im schweizerischen Register der Seeschiffe registrierten Schiffes kann dieses einem Dritten (Ausrüster) zum Betriebe der Schifffahrt in eigenem Namen nur überlassen, wenn der Bundesrat dem Dritten für das Schiff das Recht zur Führung der Schweizerflagge verliehen hat.»

³⁷ vgl. KTrA, Schlussbericht. S. 115: «2. *Beratende Kommission für das Transportwesen.* Während des ersten Weltkrieges hatte sich gezeigt, dass öfters über wichtige Angelegenheiten, namentlich solche der Seetransporte, entschieden werden muss, bei deren Beurteilung nicht bloss Vertrautheit mit dem Transportwesen, sondern im besondern auch eine richtige Einschätzung der allgemeinen Wirtschaftslage erforderlich ist. Um solche Fragen einem unabhängigen und unbefangenen Organ zur Begutachtung unterbreiten zu können, bestellte der Chef des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes eine fünf prominente Wirtschaftsfachleute zählende „Beratende Kommission für das Transportwesen“.» Anlässlich der ersten Sitzung am 22. Januar 1940 waren folgende Wirtschaftsfachleute zugegen:

Herr André, Seniorchef der Fa. André & Co. S.A., Lausanne. Herr Montet, Präsident der Nestlé und Anglo-Swiss Condensed Milk Co., Vevey. Herr Rusca, Nationalrat, Chiasso. Herr Minister Dr. Sulzer, Verwaltungsratspräsident der Fa. Gebr. Sulzer. Herr Wachter, Mitglied der Geschäftsleitung der Firma Gebr. Volkart, Winterthur.

Ferner waren bei diesen Sitzungen der Chef des Volkswirtschaftsdepartementes, Herr Bundesrat Stampfli, der Chef des KTrA, Herr Matter usw. anwesend.

³⁸ vgl. Protokolle der «Beratenden Kommission ...», Sitzungen vom 15. resp. 28. April 1941.

³⁹ vgl. Protokoll der «Beratenden Kommission ...», 15. April 1941.

⁴⁰ Die Offerten beliefen sich auf:

- | | |
|--------------------------------------|----------------|
| 1. Schweiz. Reederei AG, Basel | Fr. 830 000.—. |
| 2. Firma André & Cie. S.A., Lausanne | Fr. 320 000.—. |

Nachdem diese ersten Vertragsentwürfe als zu einseitig zugunsten des einen Vertragspartners und überhaupt als zu hoch angesehen wurden, reichten beide Firmen neue Angebote ein. Die neuen Vorschläge beruhten dann von beiden Firmen auf der gleichen Basis von ca. Fr. 290 000.—. vgl. auch Protokolle «Beratende Kommission» vom 15. und 28. April 1941.

⁴¹ vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 28. April 1941. S. 12.

⁴² vgl. Schlussbericht KTrA.

⁴³ Über das IKRK siehe besonderer Abschnitt: «Das Rote Kreuz als Schiffsbesitzer, S. 38 ff. Für das englische Rote Kreuz mussten 3000 Tonnen oder höchstens 150 000 cft. Schiffsraum, für das amerikanische Rote Kreuz 1000 Tonnen oder 50 000 cft. Schiffsraum zur Verfügung gestellt werden.

⁴⁴ vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 7. November 1941.

⁴⁵ A. Boller.

⁴⁶ Reise-Charter: Mietung eines Schiffes oder eines bestimmten Schiffsraumes für eine Reise (englisch: voyage-charter). Daneben existiert noch der Begriff Zeit-Charter (time-charter): Vermietung für eine gewisse Zeit.

⁴⁷ vgl. Schlussbericht KTrA. S. 119.

⁴⁸ vgl. Anhang. S. 92 ff.

⁴⁹ vgl. TRA 17/44. S. 2791.

⁵⁰ vgl. BRB betreffend Amortisation schweizerischer Seeschiffe und Erneuerungsfonds vom 29. Juni 1943.

⁵¹ vgl. S. 13.

⁵² vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 25. November 1943. S. 7.

⁵³ Diesem Abschnitt habe ich die Ausführungen des KTrA Schlussberichtes zugrunde gelegt.

⁵⁴ Der Eintritt Italiens in den Krieg erfolgte am 10. Juni 1940 mit der Kriegserklärung an England und Frankreich.

⁵⁵ Leixoes liegt 3 Meilen nördlich des Flusses Duro und 5 Meilen von Oporto (Portugal) entfernt.

⁵⁶ Cerbère und Port Bou sind die gegenüberliegenden Grenzorte an der französischen/spanischen Grenze in den Pyrenäen.

⁵⁷ Transportabkommen vom 27. März 1941 mit Spanien: BBl. 1941, S. 646. Dem «XXIII. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die gemäss Bundesbeschluss vom 14. Oktober 1933 erlassenen wirtschaftlichen Massnahmen gegenüber dem Ausland» ist zu entnehmen: «Ebenfalls am 27. März wurde in Madrid ein Transportabkommen abgeschlossen, das der Schweiz spanischen Frachtraum für den Übersee-, Pendel- und Eisenbahnverkehr sichert, sowie die Möglichkeit bietet, den Transitverkehr durch Spanien mittels Camions zu organisieren. Als Folge dieses Abkommens musste durch Bundesratsbeschluss vom 29. April 1941 die Erfüllung von Verbindlichkeiten aus spanischen Leistungen im Transitverkehr durch Einzahlung bei der Schweizerischen Nationalbank vorgeschrieben werden.

Der auf Grund dieses Abkommens aufgebaute Verkehr hat sich befriedigend entwickelt und zur Verbesserung unserer Zufuhren aus Übersee beigetragen.»

⁵⁸ vgl. Anhang S. 95 ff.

⁵⁹ Der Einmarsch der deutschen Truppen in Südfrankreich erfolgte am 11. November 1942.

⁶⁰ Von den für den Bund fahrenden Schiffen blieben insgesamt 9 Schiffe, d.h. 7 Griechenschiffe und 2 bundeseigene zeitweise beschäftigungslos. Von den privaten Schweizerschiffen wurden einzelne für Rotkreuzfahrten verwendet.

⁶¹ Laut Protokoll «Beratende Kommission», 25. November 1943, beläuft sich dieser Betrag auf Fr. 7 390 903.45.

⁶² Die Kapitulation Italiens erfolgte am 8. September 1943.

⁶³ E. Matter.

⁶⁴ vgl. Anhang S. 100/101.

⁶⁵ vgl. KTrA Schlussbericht S. 133.

⁶⁶ vgl. KTrA Schlussbericht S. 124.

⁶⁷ vgl. NZ 6. Januar 1946; NZZ 7. Januar 1946; TRA 17/44, 20/44, 37/44; vgl. auch KTrA Schlussbericht.

⁶⁸ vgl. BBl. 1944, S. 326.

⁶⁹ TRA 20/44.

⁷⁰ vgl. KTrA Schlussbericht S. 122.

⁷¹ vgl. BBl. 1945, S. 841.

⁷² vgl. die authentische Schilderung des Radiotelegraphisten in NZ, 24. Oktober 1944.

⁷³ vgl. BBl. 1946, S. 916.

⁷⁴ In der Folge meistens abgekürzt IKRK.

⁷⁵ BRB vom 9. April 1941.

⁷⁶ vgl. BN 16. Juni 1942; vgl. auch Rapport sur l'activité de la «Fondation pour l'organisation de Transports de Croix-Rouge» de sa création, en avril 1942, jusqu'au 31 décembre 1946.

⁷⁷ Art. 2 der Stiftungsurkunde lautet: «Die Stiftung hat zum Zwecke die entgeltliche oder unentgeltliche Durchführung von Transporten irgendwelcher Art, die mit den vom Internationalen Komitee vom Roten Kreuz im gegenwärtigen Kriege zu erfüllenden humanitären Aufgaben im Zusammenhang stehen. Zur Erreichung dieses Zweckes kann die Stiftung Transportmittel, insbesondere Seeschiffe, zu Eigentum erwerben und wieder veräussern, Schiffe chartern oder auf Grund von Gebrauchsüberlassungsverträgen in Betrieb nehmen; sie kann die Schiffe selbst betreiben oder den Betrieb einem Dritten übertragen. – In der Durchführung des Betriebes ist die Stiftung an die ihr vom Internationalen Komitee vom Roten Kreuz erteilten Weisungen gebunden.»

⁷⁸ Réméré-Vertrag: Wiederkaufsvertrag: Der Verkäufer behält sich bei Kaufabschluss das Recht vor, die Sache zurückzuerwerben (Wiederkaufs-, Rückkaufsrecht).

⁷⁹ vgl. Schiffsanzeiger Nr. 45, 1946, S. 4ff.

- ⁸⁰ siehe Anmerkung 78.
- ⁸¹ vgl. Rapport (Anmerkung 76) S. 17.
- ⁸² vgl. Rapport (Anmerkung 76) S. 17.
- ⁸³ vgl. Rapport (Anmerkung 76) S. 10.
- ⁸⁴ vgl. gleichnamige Broschüre der Schweiz. Reederei AG, Basel, sowie Schlussbericht des KTrA. S. 140 ff. und Protokolle «Beratende Kommission».
- ⁸⁵ vgl. gleichnamige Broschüre der Maritime Suisse S.A., Basel (Bureau de Genève) vom 7. September 1942.
- ⁸⁶ vgl. ⁸⁵ S. 5.
- ⁸⁷ vgl. KTrA Schlussbericht. S. 141.
- ⁸⁸ vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 28. Mai 1942.
- ⁸⁹ vgl. KTrA Schlussbericht S. 140 ff. und Protokolle «Beratende Kommission» 28. Mai 1942 / 19. Juni 1942 / 23. November 1942.
- ⁹⁰ vgl. Protokoll «Beratende Kommission» 23. November 1942. S. 4.
- ⁹¹ vgl. S. 13 und 30.
- ⁹² vgl. TRA 21/1943. S. 1977.
- ⁹³ vgl. TRA 22/1943. S. 1990.
- ⁹⁴ vgl. NZZ 28. Mai 1943.
- ⁹⁵ vgl. TRA 27/1943. S. 2066.
- ⁹⁶ vgl. «Politische Rundschau», Februar 1943, S. 47, «Schweizer Seeschifffahrt in der Zukunft», von Dir. H. Siegmund, Basel.
- ⁹⁷ Eröffnung der Häfen Antwerpen am 1. September 1945, Genua am 17. September 1945 und Savona am 4. Oktober 1945.
- ⁹⁸ vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 5. Februar 1945.
- ⁹⁹ vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 7. September 1945.
- ¹⁰⁰ vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 7. September 1945.
- ¹⁰¹ vgl. Strom und See, Nr. 4, Dezember 1945. S. 93.
- ¹⁰² Aufnahme des Güterverkehrs mit Italien mit täglich 1 Güterzug über Chiasso am 10. September 1945. Frankreich stellte ca. 70 Wagen täglich, Belgien sicherte mehr als 50 % der benötigten Wagen zu, dasselbe versprochen auch Holland, Dänemark und Tschechoslowakei.
- ¹⁰³ vgl. Monats- und Quartalsberichte der Sektion für Seetransporte, 3. und 4. Quartal 1945.
- ¹⁰⁴ vgl. KTrA Schlussbericht. S. 136.
- ¹⁰⁵ vgl. AS Bd. 61. S. 969.
- ¹⁰⁶ vgl. AS Bd. 59. S. 510, Art. 11.
- ¹⁰⁷ vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 25. Oktober 1946.
- ¹⁰⁸ vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 16. Januar 1946.
- ¹⁰⁹ vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 25. Oktober 1946.
- ¹¹⁰ Aufnahme des Rheinverkehrs am 6. Februar 1946.
- ¹¹¹ Kapitulation Japans am 10. August 1945, vgl. NZZ gleichen Datums.
- ¹¹² vgl. Der Bund, Bern, 9. Februar 1946.

¹¹³ vgl. S. 59.

¹¹⁴ vgl. Monats- und Quartalsberichte der Sektion für Seetransporte 1946.

¹¹⁵ Auflösung der KTrA-Vertretungen im Ausland:

Cerbère 28. Februar 1946.

Madrid 30. April 1946.

Lissabon (Hafenkommissariat) 30. April 1946.

Antwerpen 7. Mai 1946.

Lissabon (Delegierter für Landtransporte) 30. Juni 1946.

Istanbul 30. Juni 1946.

Marseille 31. Dezember 1946.

Genua/Savona 31. März 1947.

¹¹⁶ am 31. Dezember 1946.

¹¹⁷ bis 15. Mai 1946.

¹¹⁸ vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 25. Oktober 1946.

¹¹⁹ vgl. Schweizerisches Handelsamtsblatt, 23. November 1946 und 18. Dezember 1946.

¹²⁰ vgl. NZ 2. Dezember 1946.

¹²¹ Im nachstehenden bin ich der Darstellung im Protokoll der «Beratenden Kommission» vom 16. Dezember 1947 gefolgt.

¹²² vgl. Protokoll «Beratende Kommission», 16. Dezember 1947. S. 5.

¹²³ vgl. Monats- und Quartalsberichte des KTrA, Leitung.

¹²⁴ vgl. Journal de Genève, 25. April 1946.

¹²⁵ vgl. NZZ 17. Februar 1948.

¹²⁶ vgl. Strom und See, Zeitschrift für Schifffahrt und Weltverkehr, März 1951, S. 57: «Die schweizerische Hochseeflotte gestern und heute». von Dr. A. Ryniker. Direktor des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes in Basel.

¹²⁷ vgl. S. 30.

¹²⁸ Die Verkäufer befinden sich in marktstrategisch günstiger Situation und können so die Preise beeinflussen.

¹²⁹ Die Käufer können die Preise beeinflussen infolge ihrer marktstrategisch günstigen Situation.

¹³⁰ September 1949.

¹³¹ vgl. Procès-Verbal, 9. November 1949, de l'Association des Armateurs Suisses.

¹³² «Die auf dem Gebiet der Frachtschifffahrt sehr verbreitete Vertristung hat nun allerdings die Frachtrate häufig weitgehend der freien Preisbildung entzogen. Bedeutende Linien schlossen sich zu sogenannten «Konferenzen» zusammen, die eine einheitlich für alle angeschlossenen Linien geltende Frachtrate festlegen. Die Einhaltung dieser Frachtrate durch die Verschiffer wird dadurch gewährleistet, dass die Linien bestimmte Rabatte gewähren, deren der Ablader jedoch verlustig geht, sofern er die Ware mit einer anderen als der der Konferenz angehörenden Linie verfrachtet.» aus «Der Überseehandel», von C. J. Steiger, Bern 1947.

¹³³ vgl. Rapport Annuel de l'Association des Armateurs Suisses, 1949.

¹³⁴ vgl. Rapport Annuel de l'Association des Armateurs Suisses, 1950.

- ¹³⁵ ECA = Economic Cooperation Administration.
- ¹³⁶ Ausbruch des Korea-Krieges, 25. Juni 1950.
- ¹³⁷ vgl. Anhang S. 102.
- ¹³⁸ vgl. Anhang S. 103.
- ¹³⁹ vgl. Rapport Annuel de l'Association des Armateurs Suisses, 1950.
- ¹⁴⁰ vgl. Geschäftsbericht des Bundesrates 1950, S. 115: «Besondere Aufmerksamkeit wurde der Vergrößerung der Flotte durch moderne und grosse, für den Überseesdienst geeignete Seeschiffe geschenkt. Im Hinblick auf den baldigen Neubau oder Erwerb geeigneten zusätzlichen Frachtraumes bis zu rund 60 000 Tonnen Tragkraft wurde mit dem Verband Schweizerischer Seereedereien bzw. mit einzelnen Reedern Fühlung genommen. Die notwendigen Vorarbeiten wurden abgeschlossen, und das genannte Programm befindet sich auf dem Weg der Erfüllung.»
- ¹⁴¹ vgl. Procès-Verbal, 20. September 1950, de l'Association des Armateurs Suisses.
- ¹⁴² vgl. Brief des Eidgenössischen Politischen Departementes an den Verband Schweizerischer Seereedereien, Lausanne, vom 23. November 1950.
- ¹⁴³ vgl. Anhang S. 104 und 105.
- ¹⁴⁴ vgl. S. 68.
- ¹⁴⁵ vgl. «Aktive Seeschiffahrtspolitik» von G. Koenigs, in Kieler Vorträge, gehalten im Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Nr. 50.
- ¹⁴⁶ vgl. Rapport Annuel de l'Association des Armateurs Suisses, 1952.
- ¹⁴⁷ vgl. BBl. 1953, Nr. 39. S. 189.
- ¹⁴⁸ vgl. S. 38 ff.
- ¹⁴⁹ vgl. die im Literaturverzeichnis aufgeführten Rapporte des Roten Kreuzes.
- ¹⁵⁰ vgl. IKRK, Rapport sur son activité, vol. III, Actions de Secours. S. 7.
- ¹⁵¹ Art. 2 der Statuten dieser Kommission lautet: «L'Association a pour objet les actions de secours qu'il convient de confier à un organisme distinct du Comité international de la Croix-Rouge et de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge, en faveur de populations civiles – plus spécialement des femmes et des enfants –, victimes de la guerre.» – vgl. Rapport de la Commission Mixte de Secours de la Croix-Rouge Internationale, S. 447.
- ¹⁵² vgl. Anmerkung 77.
- ¹⁵³ vgl. IKRK, Rapport sur son activité, vol. III, Actions de Secours. S. 139.
- ¹⁵⁴ vgl. Annexes S. 23 zu dem in Anmerkung 153 genannten Rapport.
- ¹⁵⁵ Art. 35, vgl. BBl. 1953, Nr. 39. S. 180.
- ¹⁵⁶ vgl. Leventina, Nachrichtenblatt der Schweizerischen Reederei AG, Basel, Nr. 1, Januar 1947. S. 9.
- ¹⁵⁷ vgl. S. 37.
- ¹⁵⁸ vgl. S. 71 ff.
- ¹⁵⁹ vgl. Ab Egg, André, «Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hafens von Genua für die Schweiz, insbesondere zur Zeit des zweiten Weltkrieges. S. 6.
- ¹⁶⁰ vgl. Leventina. S. 9.

¹⁶¹ vgl. BN 22/23. Januar 1949, «Irrwege einer schweizerischen Schifffahrtspolitik»; NZ 23. Januar 1949, «Grosse maritime Politik der Schweiz?»; NZZ 27. Januar 1949, «Umstrittene Schifffahrtspolitik».

¹⁶² vgl. NZ 3. Februar 1949. Die von Dr. A. Schaller eingereichte Interpellation hat folgenden Wortlaut: «Nach in der Presse wiedergegebenen Mitteilungen eines Sprechers der italienischen Handelsmarine soll zwischen der Schifffahrtsgesellschaft «Italia» und schweizerischen Behörden ein Abkommen über den Bau von zwei 25 000-Tonnen-Passagierschnelldampfern abgeschlossen worden sein. Nach dem Abkommen werde die Schweiz der «Italia» einen Kredit von 55 Millionen Franken zum Bau der beiden Schiffe zur Verfügung stellen. – Der Bundesrat wird gebeten, Auskunft zu geben, ob diese Mitteilung den Tatsachen entspricht. Ist der Bundesrat nicht der Auffassung, dass ein derartiges Abkommen im Widerspruch stünde zu bisher hoch gehaltenen und bewährten Grundsätzen der schweizerischen Verkehrspolitik, wie z.B. der Wahrung der Unabhängigkeit gegenüber den kontinentalen Seehäfen? – Ist von den die Verhandlungen mit der «Italia» führenden Instanzen die Gefahr der negativen Auswirkungen eines derartigen Abkommens auf die allgemeine verkehrspolitische Stellung der Schweiz, insbesondere gegenüber anderen an der transatlantischen Passagierfahrt interessierten Nationen in ihrer ganzen Bedeutung geprüft worden? – Welche schweizerischen Behörden sind befugt, Verträge mit ausländischen Privatgesellschaften über eine Beteiligung von 55 Millionen Franken abzuschliessen und auf welche Rechtstitel stützt sich eine solche Befugnis?»

¹⁶³ vgl. BBl. 1952, Nr. 9. S. 256.

LEBENS LAUF

Ich, Charles Paul Keller, von Basel, wurde am 3. Dezember 1929 in Basel geboren als Sohn des Charles Marcel Keller, Reeder in Basel, und seiner Gattin Anna, geb. Gysin.

Ich besuchte 1936–1939 die Primarschule in Münchenstein (Basel-land), 1940–1948 das Realgymnasium in Basel und legte im Frühjahr 1948 die Reifeprüfung ab. Anschliessend immatrikulierte ich mich an der Universität Basel zum Studium der Nationalökonomie.

Ich besuchte die Vorlesungen und Seminarien folgender Herren Professoren und Dozenten:

Brogle, von Dietze, Friedrich, Furlan, Imboden, Lewald, Ruck, Salin, Simonius, Staehelin und Wagner.

Die Arbeit entstand unter der Leitung von Herrn Professor Dr. Edgar Salin, dem ich für seine wertvollen Ermunterungen sehr zu Dank verpflichtet bin.

Zur Zeit der Drucklegung dieser Dissertation war ich in der Speditions- und Schiffahrtsbranche tätig.

